

GUILLERMO MORALES MATOS*  [HTTPS://ORCID.ORG/0000-0002-0046-9840](https://orcid.org/0000-0002-0046-9840)

MARÍA YAZMINA LOZANO MAS**  [HTTPS://ORCID.ORG/0000-0002-1599-1930](https://orcid.org/0000-0002-1599-1930)

SANTIAGO HERNÁNDEZ TORRES***  [HTTPS://ORCID.ORG/0000-0003-3513-6269](https://orcid.org/0000-0003-3513-6269)

* Departamento de Humanidades: Historia, Geografía y Arte. Universidad Carlos III de Madrid.

** Departamento de Didácticas Específicas. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

*** Departamento de Geografía. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Vegueta-Triana: el núcleo urbano fundacional de Las Palmas de Gran Canaria y su contexto didáctico

RESUMEN

La integración de los centros históricos y núcleos fundacionales en las ciudades canarias en el proceso de implementación de los Objetivos del Desarrollo Sostenible, la Agenda Urbana Española y la Estrategia Territorial Europea para las urbes requiere de un refuerzo en la interpretación de sus características vinculadas a la acción de la geografía y la ordenación del territorio, así como la implicación de la Didáctica de las Ciencias Sociales en sus múltiples facetas de interacción con la población. Mediante el caso de Vegueta-Triana, el objetivo es analizar el contexto histórico y territorial como referencia en la percepción de la ciudad histórica, en la planificación del espacio y en la didáctica de su patrimonio cultural urbano. Se propone una metodología que pone en relación los factores que caracterizan su evolución histórica y la realidad actual del conjunto urbano mediante el análisis de la cartografía histórica, la planificación oficial y el trabajo con sistemas de información geográfica. El resultado permite alcanzar para este espacio un dossier de valores y desafíos con capacidad para alimentar investigaciones desde múltiples objetivos y proyectos didácticos del sistema reglado y el no reglado que faciliten la implicación de la población en su desarrollo sostenible e integrado.

RÉSUMÉ

Vegueta-Triana : le centre urbain fondateur de Las Palmas de Gran Canaria et son contexte didactique.— L'intégration des centres historiques et des centres fondateurs des villes des îles Canaries dans le processus de mise en œuvre des objectifs de développement durable, de l'Agenda Urbain Espagnol et de la Stratégie Territoriale Européenne pour les villes nécessite un renforcement dans l'interprétation de leurs caractéristiques liées à l'action de la géographie et de l'aménagement du territoire, ainsi que l'implication de la Didactique des Sciences Sociales dans ses multiples facettes d'interaction avec la population. À travers le cas de Vegueta-Triana, l'objectif est d'analyser le contexte historique et territorial comme référence dans la perception de la ville historique, dans l'aménagement de l'espace et dans la didactique de son patrimoine culturel et sa condition urbaine. La méthodologie proposée relie les facteurs

qui caractérisent son évolution historique et la réalité actuelle du complexe urbain à travers l'analyse de la cartographie historique, de la planification officielle et l'utilisation des systèmes d'information géographique. Le résultat nous permet d'obtenir un dossier de valeurs et de défis avec la capacité d'alimenter la recherche à partir d'objectifs multiples et de projets didactiques du système réglementé et non réglementé qui facilitent l'implication de la population dans son développement durable et intégré.

ABSTRACT

Vegueta-Triana: the foundational urban centre of Las Palmas de Gran Canaria and its didactic context.— The integration of the historic centres and foundational centres in the cities of the Canary Islands in the process of implementing the Sustainable Development Goals, the Spanish Urban Agenda and the European Territorial Strategy for cities, requires a reinforcement in the interpretation of their characteristics linked to the action of geography and territorial planning, as well as the involvement of the Didactics of Social Sciences in its multiple facets of interaction with the population. Through the case of Vegueta-Triana, the objective is to analyse the historical and territorial context as a reference in the perception of the historic city, in the spatial planning and in the didactics of its cultural heritage and urban condition. The proposed methodology relates the factors that characterise its historical evolution and the current reality of the urban complex through the analysis of historical cartography, official planning and the geographic information systems. The result allows us to obtain a dossier of values and challenges for this space with the capacity to drive new research from multiple objectives and didactic projects of the regulated and non-regulated system that facilitate the involvement of the population in its sustainable and integrated development.

PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

Geografía urbana, ciudad histórica, planificación urbana, didáctica. Géographie urbaine, ville historique, planification urbaine, didactique. Urban geography, historic city, urban planning, didactics.

I. INTRODUCCIÓN

Con este artículo nos proponemos desvelar varios objetivos dentro de la historia monumental de Las Palmas de Gran Canaria: identificar el área geográfica en la que se emplaza el espacio primigenio de ocupación urbana; sintetizar la perdurabilidad del hecho urbano en una zona concreta del nordeste de la isla de Gran Canaria que apenas cuenta con 546 años de antigüedad (1478-2024); y hacer un balance de su integración actual en la ciudad desde la perspectiva de la planificación de los conjuntos históricos y la didáctica de sus valores y comportamientos a través de la singularidad de ese crecimiento urbano.

Este proceso ha tenido una tripolaridad de los asentamientos: *a)* el refugio-fondeadero de naves por el que debía comunicarse esa necesaria realidad urbana como dispositivo de relación con el exterior marítimo en una bahía natural como la de Las Palmas, denominada de muchas maneras a lo largo de su corta historia; *b)* el emplazamiento donde podría surgir vida urbana, para el control del interior isleño, distante seis kilómetros al sur del “puerto”, que pronto se pertrechó de un sencillo camino norte-sur, sobre un vano inhóspito de arenas y tierras poco fértiles para las posibilidades del momento histórico y *c)* un emplazamiento muy útil para las necesidades defensivas, que iba a requerir el nuevo asentamiento urbano, en los márgenes derecho e izquierdo de la bocana de un barranco, rico no solo en agua, con un potente manto subálveo y con caudales suficientes para subvenir a las necesidades hídricas de la nueva población y las huertas agrogranaderas que ya existían en época aborígen, desde la línea marítima hasta la pequeña vega del Pambaso, en la unión de los barrancos tributarios de Guiniguada y Barranco Seco.

Ese vano creado entre estos dos focos funcionales (portuario y urbano fundacional), encima de una plataforma costera larga y estrecha, fue suficiente para que la ciudad creciera en la inmediata vecindad del mar; hubo que esperar a los 1960 para que apareciera un nuevo concepto toponímico urbano: la Ciudad Alta, vinculada a las ideas higienistas del promotor local Carló y el industrial suizo Scha-

mann; los nuevos desarrollos de esa parte alta y occidental de la ciudad ya significan más de la mitad de todo el tejido urbano palmense. Pero este último “solar” no es en absoluto objeto de atención en este artículo.

El tipo de análisis que hacemos tiene como precedentes los trabajos sobre la Ciudad Jardín de Las Palmas de Gran Canaria (Morales, 1995; Lozano, 2015; Morales, Hernández y Lozano, 2021), pero sería injusto no dejar claro aquí que cualquier ejercicio académico relacionado con la ciudad de Las Palmas tiene respuesta precisa o aproximada en las obras de los maestros Alfredo Herrera Piqué, 1984, y Fernando Martín Galán, 1984. Nadie ha dedicado más tiempo y mayor capacidad analítica sobre nuestra ciudad que ellos dos, de los años setenta y ochenta hasta la actualidad. En una dimensión distinta, cabe mencionar aquí la importancia conceptual de Francisco Quirós (2009), maestro de los autores de este artículo. En un caso, en las universidades de La Laguna y Oviedo, y en el otro, como deudora de su magna obra sobre las ciudades españolas, así como en materia de patrimonio cultural y didáctica.

Con una perspectiva distinta, mucho más técnica y aplicada al ámbito del urbanismo, habría que citar a los arquitectos Eduardo Cáceres, 1980; Alfredo Bescós 1984; José Setién, 1997; Damián Quero, 1987; Joaquín Casariego y Elsa Guerra, 2001. Igualmente, hay que darle la importancia debida en este trabajo a las aportaciones cartográficas que han hecho los ingenieros militares, en su afán de darle una mayor capacidad defensiva a la ciudad de Las Palmas. No solo lo intentaron con los planes y proyectos de fortificaciones de la bahía de Las Palmas, sino también con los espléndidos planos que nos han legado, que nos permiten una visión estática del crecimiento urbano en su análisis diacrónico. Es el caso de los históricos Torriani, Casola, Navarro, Arroyo, Riviere, Coello o Del Castillo, entre otros. Todos recogidos fielmente por el estudioso en la cartografía temática de Canarias, y en este caso, Las Palmas de Gran Canaria, o la isla de Gran Canaria, Juan Tous (1995), una autoridad poco reconocida; lo mismo que sucede con Antonio Santana (2001), gran analista de los paisajes históricos de la isla.

Así pues, el uso de los planos y planes históricos ha sido fundamental para la percepción de lo acontecido durante la primera década del siglo XX, mostrando en sus distintos formatos y rigores de escala una información valiosa sobre la configuración del ámbito.

Vinculado a esta eficacia documental, apreciamos la disponibilidad de la fotografía aérea gracias al inventario de la empresa pública GRAFCAN (a través del conocido Visor IDECanarias), que permite con mayor detalle la continuidad de ese análisis para la segunda mitad del siglo XX hasta la actualidad. En concreto, la ortofoto correspondiente al año 1954 y los vuelos desarrollados en los años sesenta y décadas posteriores han ejercido esta función. Junto a ello, otros trabajos como el del Servicio Geográfico del Ejército (1949) o el del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (1974) han completado la misma. Su lectura ha combinado la interpretación de la realidad del momento y la ordenación del espacio urbano que, en muchos casos, perfilaría la forma del ámbito en décadas posteriores.

Los fondos documentales de planes de ordenación urbanística y proyectos sobre obras públicas o particulares que hemos podido recopilar de los expedientes disponibles en la actual Área de Planificación, Desarrollo Urbano y Vivienda del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria o el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas han sido de incuestionable utilidad en la observación de zonas o elementos concretos del paisaje cultural en Vegueta y Triana.

Pero también es de nuestro interés, a través de la lectura avezada de los distintos planos palmenses, el cuestionar, cuanto menos, algunos lugares comunes repetidos en la variopinta literatura sobre la ciudad. Algunos de los más significativos son los siguientes:

- La bocana del barranco de Guiniguada nunca tuvo infraestructura portuaria alguna. Su fondeadero o abrigo fue, desde el primer momento de su creación, el actual puerto de La Luz, cuyo primer proyecto data de 1881. Antes de este, y a partir de 1811, solo hubo el Muelle de Las Palmas, cuyas raíces se encuentran ahora al final de la calle Bravo Murillo, donde finalizaba “la muralla norte”.
- El emplazamiento elegido para levantar el campamento de la conquista no era un oasis parecido al de Maspalomas. No había solo palmeras, que sí sobresalían por su porte, sino también bastantes especies arbóreas y arbustivas del bosque termófilo canario (lentiscos, dragos o tarajales), aunque también las llamadas “huertas” por los nuevos pobladores, ya trabajadas agrícolaemente por los aborígenes canarios.
- El curso del Guiniguada no era permanente durante todo el año, sino más parecido a las ramblas levantinas, con cauces torrenciales.
- Su lecho no fue nunca obstáculo para la ampliación urbana hacia la parte a través de los dos vados con puentes de madera o de obra civil.
- Los barrios históricos de Vegueta y Triana no estuvieron nunca rodeados entre murallas, al estilo tardomedieval castellano. Solo fue tal el lienzo norte, entre la inacabada fortaleza de San Francisco y el borde norte del actual parque de San Telmo. Sus otros dos bordes han sido los andenes o “riscos” de Santo Domingo y San Francisco y el mar.
- La ciudad no tuvo un plano previo a su edificación hasta bien entrado el siglo XIX, con el proceso de Ensanches. Ni siquiera llegó a aplicarse el primer plan general de reforma y ensanche proyectado por el arquitecto Laureano Arroyo (1888). A la ciudad le bastó un ensanche no planificado de Triana y Los Arenales (1862-1868) para fusionar su núcleo fundacional con el puerto contemporáneo.
- Los verdaderos hacedores de ciudad fueron la catedral, la Audiencia, las iglesias, o los conventos, tanto los de Vegueta como los de Triana: San Francisco, las Bernardas o las Claras.
- Sí es una evidencia que el principal vector de ampliación lineal ha sido la búsqueda entre lo urbano y lo portuario, es decir, la calle Mayor de Triana (llamada la “larga”) y, posteriormente, el camino o carretera del puerto, hacia el norte.
- Vegueta, en mayor medida, y Triana han sido las mismas partes del proceso primitivo de

Las Palmas, entre 1478 y 1594 (plano de L. Torriani).

- El carácter articulador del barranco de Guiniguada, que une o separa a los barrios históricos de Vegueta y Triana, es un axioma, por tanto, no cuestionable en este trabajo.

II. SÍNTESIS DE LA METODOLOGÍA: UN MECANISMO DE OBSERVACIÓN Y ANÁLISIS DESDE LA DIDÁCTICA DE LOS ESPACIOS URBANOS

Los resultados obtenidos son consecuencias de un análisis en el que hemos combinado las técnicas comunes a la geografía urbana, al análisis diacrónico del paisaje urbano, así como al análisis de la ordenación urbana, a los centenares de bienes del patrimonio cultural y a los sistemas de información geográfica (se ha utilizado el sencillo programa QGis).

La observación sistemática de la estructura urbana en cada período, con los distintos elementos territoriales que la conforman, ha guiado el proceso analítico y expositivo, incidiendo en su lectura evolutiva a lo largo de las fases de construcción de ese paisaje cultural.

La gestión pública de los centros históricos y las estrategias didácticas de su valor urbano y su problemática en la ciudadanía y en el ámbito científico-académico-socioparticipativo constituye uno de los capítulos de mayor trascendencia en el complejo dinamismo de estos espacios relacionado con los servicios ofertados a la población y del ejercicio de la función pública de planificación y desarrollo socioeconómico sostenible.

En esta complejidad, el diseño y justificación de los criterios de identificación y catalogación de los concretos valores de patrimonio histórico que sustentan el objeto de protección, los criterios y mecanismos de atención a las necesidades y demandas de la población residente o usuaria de estas zonas, o la programación de aquellas actuaciones de especial relevancia para el cumplimiento de los objetivos de ordenación, son variables de necesaria valoración.

De una forma u otra hemos nos hemos apoyado también:

- En el proceso de creación del conjunto histórico como base empírica para argumentar los valores y su necesaria conservación.
- En el análisis y ordenación de las condiciones medioambientales y paisajísticas como escenarios que definen la expresión de la trama urbana, los valores y su integración en el entorno.
- En el estudio de la población como base argumentativa para reconocer las necesidades en materia de vivienda, cohesión social, emprendeduría y empleo, dotaciones o equipamientos, movilidad, calidad ambiental del entorno, etcétera.
- En la observación y ordenación de la estructura urbana como emplazamiento de una determinada red de movilidad urbana, de actividades terciarias, de ocio y turismo, de elementos neurálgicos de la vida pública (especialmente cultura, administración y servicios).

Indudablemente, un análisis como el que nos planteamos va a verse condicionado por múltiples aspectos derivados de las relaciones entre las distintas variables de la ciudad histórica y los agentes sociales implicados. Esta reflexión pone en crisis la forma en que se manifiestan algunos aspectos de esas relaciones desde la planificación existente que ordena el conjunto histórico y su resultado respecto al tratamiento del patrimonio urbano como elemento sustantivo del territorio.

En este planteamiento, compartimos la tesis de que cualquier elemento del pasado, en condiciones de proporcionar referencias sobre el escenario urbano y su forma escénica en etapas precedentes, los rasgos y pautas sociales que intervienen en los mismos y las condiciones que definen su realidad territorial en sus múltiples dimensiones (ambientales, económicas, culturales, geoestratégicas, de poblamiento, etc.) puede ser entendido como una fuente de investigación en sí misma (Tosco, 2009: 96).

Su aplicación al caso seleccionado nos lleva a pensar en la utilidad de los contenidos administrativos, la disposición y caracterización de la propiedad del suelo, la distribución, agrupación y formalización de los edificios y la urbanización del espacio,

los usos y actividades económicas, residenciales y de ocio, el comportamiento del medio ambiente afín a los rasgos de cada período; todo ello expuesto en la documentación escrita que se almacena en los archivos históricos, hemerotecas y fondos urbanísticos oficiales, en la documentación gráfica en forma de cartografías, proyectos de arquitectura y fondos de fotografía histórica y, cómo no, en la investigación ya realizada por otros compañeros.

La hemeroteca aglutinada en el Archivo de Prensa Digital de Canarias (Jable. Biblioteca Universitaria de Las Palmas) constituye otro apoyo impagable en la remonta a las fechas de investigación a los efectos de consultar la vida y los acontecimientos urbanos como referencia en la interpretación del paisaje de base histórica.

Este compendio documental y bibliográfico ha sido integrado en una cartografía actual a los efectos del análisis pretendido para la situación de ese paisaje histórico del casco histórico de Las Palmas. Para ello ha sido muy útil el uso de una aplicación de sistema de información geográfica (QGis) con la que se ha elaborado una base de datos de las parcelas y espacios públicos del ámbito, en la que hemos integrado la información de los fondos anteriores, los datos de la Dirección General del Catastro (Ministerio de Hacienda) y los resultados del trabajo de campo.

De acuerdo a lo anterior, la delimitación del concepto de paisaje urbano cultural para el ámbito avanza con un lenguaje más científico en la aplicación de la metodología de análisis que desarrollamos en sendos trabajos realizados dentro de equipos multidisciplinarios de los que resultaron el *Plan especial de protección de Vegueta-Triana* (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2014) y del *Plan especial de protección del entorno de la Calle Perojo* (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2017), que no analizamos aquí; ambos, repositorios de una definición legal específica, de un volumen y una proporción superficial destacada de inmuebles y enclaves de interés arquitectónico, cultural, histórico o ambiental y de un entorno diferenciado por sus rasgos y cualidades.

Presentan una destacada impronta urbana, pues no solo integra singularidades, sino vulnerabilida-

des, desequilibrios en su dinámica urbana preexistente, oportunidades y factores relacionados con la condición estratégica de estos espacios en la ciudad y la isla de Gran Canaria. Este concepto integral permitió respuestas y soluciones en la ordenación urbanística en los casos anteriores, que se observaron mediante tres escalas fundamentales:

- Escala local (el edificio o inmueble). Se remite a la identificación individual del inmueble, monumento o edificio. Resulta de la relación entre la exposición de una pieza arquitectónica valorada por su presencia en un espacio determinado y por las características de la formalización constructiva, las pautas socio-culturales que están detrás de las mismas, los rasgos de estilo artístico-tipológico o los de representatividad. En este sentido, las actuaciones de rehabilitación, de reestructuración o de renovación constructiva debieran tender al resalte de los concretos valores culturales, como elementos de interacción y valoración paisajística en el emplazamiento. Su papel en las determinaciones de planificación y en la acción didáctica es indiscutible.
- Escala media (el grupo de inmuebles, la calle o la manzana). Observa el componente de entorno cualificado que se genera a partir del efecto expositivo de un conjunto de inmuebles, conformando piezas espaciales singulares en un área, una calle o un frente edificado de manzana. El criterio conceptual resulta muy similar al anterior; es decir, la concreción del emplazamiento como valor y recursos para el desarrollo urbano sostenible y para la estrategia didáctica de la población sobre sus valores y condicionantes. Esa puesta en valor se amplía en la distinción del potencial paisajístico en el conjunto urbano local y su representación de los rasgos diferenciados o singulares de un entorno. Nos referimos a la forma arquitectónica, pero también a la adecuada integración del grupo de inmuebles en el ámbito circundante (usos permitidos, actuaciones de volumetrías, cubiertas, fachadas, espacio público anexo, etc.), tanto como

enclaves de calidad específica del paisaje urbano como de fragilidad frente al dinamismo y renovación de las zonas aledañas.

- Escala general (el conjunto del barrio o centro histórico). La concentración de inmuebles y piezas urbanas de interés cultural en un barrio o parte destacada del mismo se traduce en la configuración de un paisaje cultural que presupone en sí mismo cualidades específicas y de representación de la ciudad consolidada por la urbanización. Su tratamiento paisajístico se traduce en una unidad territorial con rasgos, potencialidades, problemas y vulnerabilidad que confluyen en un ámbito de especial interés urbano cultural. Acoge, como hemos dicho, un valor expositivo en su condición de reservorio de un destacado número de manifestaciones arquitectónicas (estilos constructivos, formas, emplazamientos, elementos urbanos complementarios) y de patrimonio cultural (relaciones-pautas sociales, religiosas, económicas y políticas a lo largo del tiempo). Esa cualidad se nutre, a su vez, del papel que juegan estos barrios en la configuración de la idiosincrasia de la ciudad como entidad territorial compleja. Se asocia a desarrollos de forma urbana y arquitectónica que incluían una alta carga de identidad social y de singularidad escénica que resultaban de su proceso cronológico.

Sobre la base de los criterios señalados, proponemos aplicar en Vegueta y Triana su esquema metodológico desde una perspectiva integrada, en la que todo ingrediente tiene un papel imprescindible en su concepción como unidad territorial de investigación y de aplicación de una didáctica geográfica.

Es una metodología que superpone distintos aspectos del desarrollo urbano, en el que los componentes de valor o singularidad se ponen en relación con la situación actual y los dinamismos sociales, de usos del suelo, de movilidad, de residencia, de dotaciones y equipamientos, etcétera. Dichos elementos espaciales distintivos son: *a)* la proporción de inmuebles o enclaves con singularidades arquitectónicas y de patrimonio histórico; *b)* la existencia

de bienes de interés cultural o bienes con alto grado de singularidad, como referentes con sus áreas de influencia en su entorno; *c)* la tipología constructiva y volumetría de fachadas; *d)* la continuidad-perspectiva del entorno; *e)* la forma urbana; *f)* la percepción de conjunto; y *g)* la presencia de elementos naturales y zonas verdes-parques singulares.

Pero vayamos antes que nada a los procesos históricos o fases de crecimiento de Vegueta y Triana, en sí mismos, y en el marco del conjunto urbano capitalino.

III. RESULTADOS

1. LA CONDICIÓN DEL ÁMBITO COMO CONJUNTO HISTÓRICO

Desde su definición como disciplina profesional o como tema objeto de debate, investigación o valoración por especialistas, administraciones o por personas interesadas, el concepto del centro histórico de la ciudad ha ido evolucionando, a la par que se han ido añadiendo un número creciente de bienes de diferente naturaleza, que constituyen testimonios de las diferentes culturas en que se integran.

Ha sido un proceso en el que se han ido integrando elementos o estructuras concebidas inicialmente no para ser admiradas o erigirse como recuerdo de una batalla, o como inmuebles singulares (caso de una iglesia), sino para asociarse a un uso de carácter cotidiano en el territorio para una población concreta. Dicho uso y su formalización constructiva se subordinaban a los materiales del entorno (piedra, madera, etc.), o a su finalidad (una fábrica, una acequia, una torre, vivienda, etc.). De esta forma, de modo progresivo fueron incorporándose a la visión de patrimonio las edificaciones de carácter doméstico (Choay, 2007: 164).

En este sentido, la importancia de estos bienes era considerada de manera individual, aislados de su contexto, es decir, eran *monumentos*; e incluso, cuando se hacía referencia a las ciudades, era a través de sus monumentos. Esta concepción irá cambiando desde mediados del siglo XIX, y se pondrá el foco sobre la destrucción de la estructura de las

ciudades antiguas y la importancia de un conjunto urbano, y no solo de los grandes edificios que en ellos se ubican (Choay, 2007).

La ciudad, y en un sentido aún más amplio, el territorio en el que es posible vislumbrar las huellas de la actividad humana, son manifestaciones susceptibles de ser integradas en el patrimonio cultural (González-Varas, 1999). De esta manera, se fue conformando un interés creciente por la conservación no solo de los bienes individuales, sino de un conjunto de ellos, así como la trama urbana que constituyen, y estableciendo medidas y figuras legales dirigidas a este fin, caso de los conjuntos históricos.

Los conjuntos históricos se integran en España en los Bienes de Interés Cultural, categoría patrimonial que aparece con la Ley 16/1985 de 25 de junio de Patrimonio Histórico Español (LPHE), y que la legislación canaria ha mantenido. De acuerdo con algunos autores, es la figura más ampliamente tratada dentro de las diferentes categorías de Bienes de Interés Cultural existentes (Querol, 2010).

A partir de los años setenta, la preocupación de los organismos responsables de la conservación del patrimonio se va a centrar en el control de los monumentos y centros históricos desde la perspectiva de los procesos de urbanización en el marco de la ordenación del territorio. Todas las legislaciones regionales existentes en la actualidad contienen tanto la figura de *bien de interés cultural* o afín, como la de *conjunto histórico* o similar. La legislación de carácter autonómico deriva del surgimiento del Estado de las autonomías, y como resultado de la distribución competencial. Algunas construyen su propia definición, en tanto que otras optan por acogerse a la ofrecida por la LPHE con pequeñas variaciones, como en el caso canario donde la actual Ley 11/2019, de 25 de abril, de patrimonio cultural de Canarias define conjunto histórico como la agrupación de bienes inmuebles que forman una unidad de asentamiento de carácter urbano o rural, continua o dispersa, o núcleo individualizado de inmuebles condicionados por una estructura física representativa de la evolución de una comunidad humana por ser testimonio de su cultura o constituir un valor de uso y disfrute para la colectividad.

La definición legal, en efecto, basa el mecanismo de protección en la existencia de un conjunto de inmuebles homogéneos y coherentes. Sin embargo, en demasiadas ocasiones la historia no ha deparado tales agrupaciones. Además, en la letra de la ley solo aparece, como veremos más abajo, una alusión a las “agrupaciones de construcciones”, sin que se reflejen modos y calidad de vida, relaciones humanas o entornos físicos, cuando todo ello también conforma la ciudad, tanto o más que los monumentos o las casas. Sin embargo, en tanto que conjunto de edificaciones insertas en un espacio, se considera sobremanera su condición o tipo básico de entorno territorial. En este sentido, la mayor parte de los conjuntos históricos españoles se caracterizan por su vocación netamente urbana.

Los conjuntos históricos también pueden ser clasificados en atención a su origen y forma dentro de un contexto territorial mayor (la ciudad), es decir, centros históricos, como ensanches del siglo XIX, pagos o barrios de municipios, etcétera. De modo complementario al anterior criterio, podríamos hablar, desde un punto de vista urbanístico de ámbitos de origen espontáneo o planificado. En algunos casos, es posible la coexistencia en un mismo ámbito de diversos fenómenos urbanos (González-Varas, 1999: 341-342). Igualmente, en este grupo es posible incluir aquella modalidad en cuya conformación influyó la existencia de una entidad o asentamiento previo sobre la cual se fue configurando un nuevo entorno que hoy se delimita como conjunto. En íntima relación con su origen, los rasgos socioculturales de apropiación del espacio, los factores físicos del entorno y la forma espacial resultante, los conjuntos históricos podrían ser clasificados en función de su morfología: trazado regular, semirregular, o irregular. La realidad de los conjuntos históricos es, pues, bastante compleja. Desde el punto de vista de su conservación a través de las diferentes medidas, mecanismos e instrumentos previstos en la legislación vigente requiere de un análisis individualizado de las distintas realidades no solo en lo relativo a su origen, función, etcétera, sino a lo que se pretende conseguir mediante ellas.

En resumen y a efectos de concreción con vistas al objeto del presente artículo, el concepto de *centro histórico* y el de *conjunto histórico* podemos definirlo en el compendio en un momento dado de un espacio en el que intervienen con un papel específico en cada caso los siguientes elementos territoriales: desarrollo histórico; conjunto edificado; patrimonio inmueble; morfología-estructura urbana; espacio público; configuración paisajística y planificación-estrategia-actuaciones.

2. EL PRIMIGENIO INTERÉS ESTRATÉGICO DE LAS PALMAS

En su voluminosa tesis doctoral, Antonio Macías (1984) ya advierte que es a partir de la década de 1340, bajo mandato de Pedro IV de Aragón, cuando se produce el “redescubrimiento” del archipiélago, merced a la expedición luso-genovesa glosada por el humanista Giovanni Bocaccio: “Los motivos que impulsaron el interés por las islas no eran exclusivamente el espíritu de cruzada sobre la población aborígen, sino, principalmente, la necesidad de establecer una economía de servicios marítimos en el archipiélago canario, con el fin de avituallar las naves que trataban de acceder a las fuentes del oro africano, verdadero nervio de la guerra y del comercio en la Europa de entonces”. No olvidemos que la conquista de las islas de señorío se había iniciado en 1402. Por tanto, el otro poder distinto al militar y económico fue el eclesiástico, representado en el primer acto de conquista de Gran Canaria en 1478 por el deán Bermúdez y el obispo Juan de Frías, designados para esta empresa porque su financiación procedía de una bula de indulgencias.

Queda claro entonces, que la importancia que se le confería a la isla grancanaria venía directamente de instancias reales: “Tiempo hacía que el rey Fernando de Aragón se había propuesto enviar tropas a las minas de Etiopía, mas, como se sabía que el futuro apoyo de esta expedición era la posesión de la isla que los nuestros llaman Gran Canaria —la más famosa entre las Islas Afortunadas—, esto determinó enviar otra expedición a esta, convencido por los

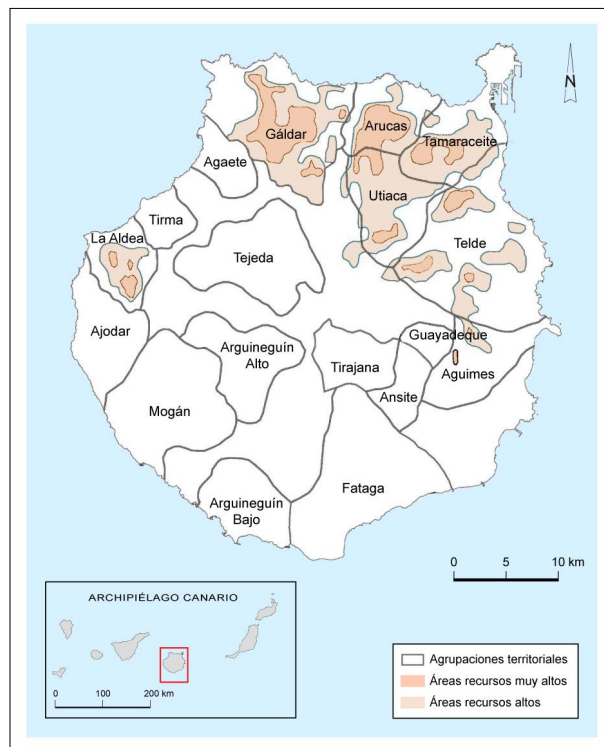


FIG. 1. Agrupaciones territoriales prehispánicas. Fuente: elaboración propia a partir de Santana (2001).

relatos de algunos que habían comprobado la fecundidad de aquella tierra, y que aseguraban que había de permitir, al fin, una navegación más segura, hacia el mar de Etiopía y a las costas de Libia [sic] para aquel que estuviera en posesión de Gran Canaria” (Morales Padrón, 1993).

El conquistador Juan Rejón, por reconocimiento territorial propio o por encargo previo a su llegada, conocía las principales invariantes geográficas de la isla. No se mostró interesado en instalarse en las proximidades de los núcleos o agrupaciones de población aborígenes, todos ellos interiores, a excepción de Arguineguín, en la bocana de su barranco homónimo, que ya había sido asediada por Gadifer de Lasalle. Lo que necesitaba el conquistador Juan Rejón era una situación y un emplazamiento en la inmediata y necesaria proximidad del mar, corrientes marinas favorables, con agua, leña, *carnage* y huertas, sin abandonar la vigia del resto isleño, un grosero círculo montañoso, de apenas 43 kilómetros de diámetro, y un perímetro ligeramente superior a los mil kilómetros de costanera.

Es de suponer que la información proveniente de los religiosos instalados en la isla, así como la precaria cartografía desarrollada por los genoveses y mallorquines (escuela de Abraham Cresques) llegó a la corte castellano-aragonesa y, por tanto, al conquistador Juan Rejón. Se sabe con seguridad que, durante el siglo XV, los misioneros mallorquines desarrollaron su labor evangelizadora en los principales núcleos de la isla, donde levantaron oratorios, cuyas advocaciones aún perduran.

Y sin duda, una de esas informaciones era la forma en que esas comunidades aborígenes organizaban su territorio. Glosando a Antonio Santana (2001), había cinco protociudades: Agüimes, Arguineguín, Gáldar, Telde y Tamaraceite; otras tantas agrupaciones de vega: Gáldar, Telde, Arucas, Tamaraceite y La Aldea; siete agrupaciones de barranco: Arguineguín Bajo y Alto, Agüimes, Agae-te, Mogán, Fataga y Tirajana; dos de bosque: Tirma y Utiaca; y cuatro pastoriles: Tejeda, Ajodar, Guayadeque y Ansite. Probablemente, el solar previo a Las Palmas pertenecía a Tamaraceite, a un *auchón* o clan de hábitat extensivo, de unas sesenta personas en torno al último tramo del barranco Guiniguada (Fig. 1).

3. EMPLAZAMIENTO Y PRIMER PROCESO URBANIZADOR

Se sabía que las puertas de entrada más accesibles eran las bahías o ensenadas de Arguineguín, (el más seguro desde el continente africano), Gando (próximo a Telde y Agüimes) y Las Isletas. Finalmente, el lugar preestablecido como centro de operaciones fue una ensenada o bahía, despoblada, situada entre el sur de La Isleta y la desembocadura del barranco de Guiniguada, separados por unos cinco kilómetros (Fig. 2).

Para ser más preciso, en términos geográficos, esa bahía pertenece a la plataforma sedimentaria situada al noreste de la isla de Gran Canaria, que en forma de flecha envuelve el antiguo cantil destrítico terciario, hasta su encuentro con el pequeño edificio volcánico cuaternario de La Isleta, a través del istmo de Guanarteme. Encima de este escalón o terraza costera, de arenas consolidadas,

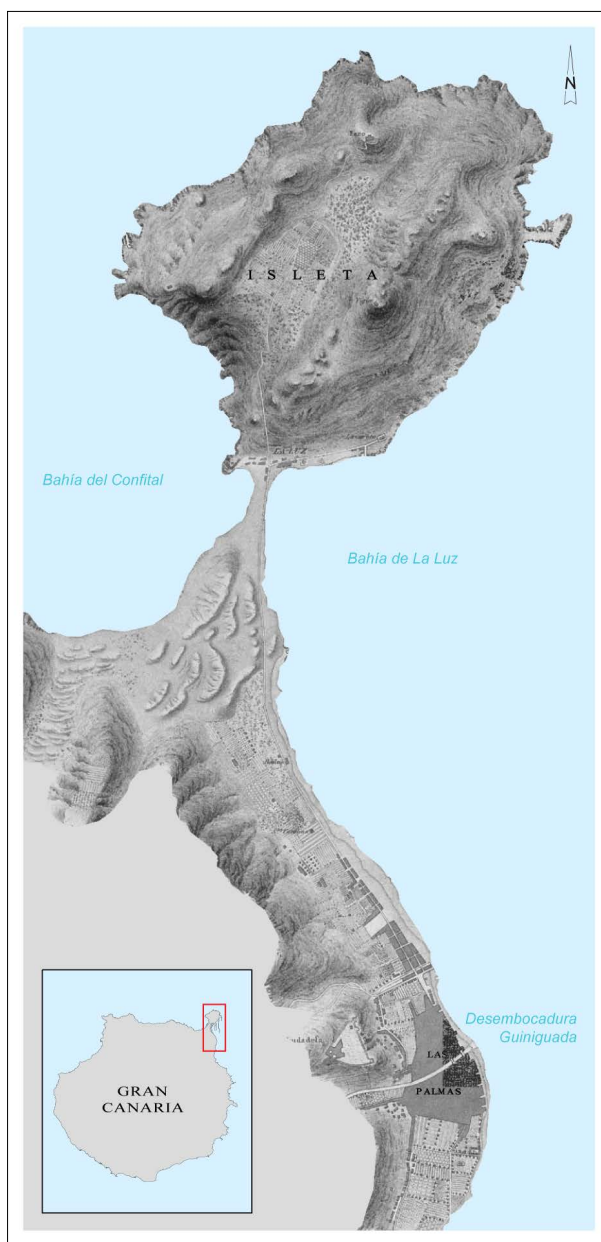


FIG. 2. Plano de la bahía de La Luz de 1879. Fuente: reelaborado a partir del calco de un plano de 1879 de la Dirección General de Hidrografía, posteriormente editado por el Cabildo Insular de Gran Canaria en 1995.

existió hasta mediados del siglo XIX un campo dunar (Los Arenales) de casi tres kilómetros cuadrados de extensión, cuyo borde meridional está seccionado por el barranco de Guiniguada y sus terrazas naturales, ya explotadas por los aborígenes en ambas márgenes, y que el conquistador

convirtió en feraces tierras azucareras en su propio beneficio o en el de sus familiares y allegados de batallas.

El viento, muy fuerte en esta zona, por la frecuencia y dirección del alisio, mantuvo muy activo ese campo dunar, los médanos e incluso las arenas más colonizadas por la vegetación samofita, hasta que el proceso urbanístico contemporáneo lo enlovió (Herrera Piqué, 1984; Martín Galán, 1984). Ese viento, tan proclive para impulsar las naves hacia la mar oceánica occidental, no obstaculizaba que el clima de la bahía fuera “de buenos aires” y temperaturas templadas, con aguas provenientes de los altos de los barrancos. De hecho, el clima era tan benévolo que las huestes podían dormir en invierno a la intemperie. La vegetación estaba entre la psamófila y la termófila más próxima al lecho del barranco (palmerales, lentiscos, dragos, tarajales..., entre otros menores).

Los estudiosos antes citados, Alfredo Herrera Piqué y Fernando Martín Galán, en sus diversas y espléndidas indagaciones sobre el crecimiento de la ciudad y puerto de Las Palmas, nos ahorran entrar en detalles en este artículo.

Su primera manifestación física urbana se realizó en paralelo con la permanencia de un campamento militar, en el que se erigió una iglesia y, cuando aquella pasó de poblado a villa y ciudad, se convirtió en catedral. La ermita de San Antonio, y luego la plaza rectangular de Santa Ana, con todos sus poderes dando frentes edilicios a ella. Todo esto gracias a unas sencillas ordenanzas, concretadas en 1531, que pueden considerarse el primer documento urbanístico municipal.

Se colige pues, que el Real de Las Palmas fue un campamento de conquista, pero podría ser también una pequeña manifestación de las venideras *factory* europeas en África, y que el lugar elegido para su establecimiento, además de un poblado extensivo aborígen, era un dispositivo de relación marítima, ya sea natural, la bahía o Abrigo de las Isletas, o con una mínima infraestructura portuaria. Esa categoría de factoría fue ampliamente utilizada por los británicos, franceses, belgas y holandeses para relacionar sus puertos marítimos coloniales con su *hinterland* para la conquista y explotación de sus

ubérrimos recursos, incluso los humanos, mediante la trata de negros a América.

4. EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO INICIAL

Aunque se repita sin muchas indagaciones serias, el plano urbanístico del Real de Las Palmas no obedecía a un modelo preconcebido o dictado desde instancias cortesanas. Si hubiera que buscar precedentes, esos serían los de las ciudades-fortaleza o *bastides* del suroeste francés, o los campamentos militares levantados para la toma del Reino de Granada, de entre los que destaca sobremedera Santafé, que seguía los patrones rectangulares del campamento romano, con su *cardo* y *decumanus*, dentro de una robusta muralla de piedra y arcilla. Pero los hay mucho más antiguos, como el de la ciudad turca de Çatalhöyük (diez mil años, con plano groseramente ortogonal), Ur o Mileto.

No hubo plano previo ni idea concreta para Las Palmas porque los conquistadores no estaban interesados en exportar un modelo de ciudad en los territorios ya domeñados, o por conquistar. Esa fue labor de unas sencillas disposiciones para los trazados urbanísticos, consolidados posteriormente por los criollos, cuyo ejemplo precoz “americano” fue La Isabela, en la isla de La Española (Torres, 1968, y Navarro, 2006). La primera impronta europea es posible también que sea deudora del modelo mallorquín en la época de Jaime II, con las ciudades de nueva planta (Fig. 3).

En su entonces innovadora *Geografía urbana* de 1979, Emilio Murcia Navarro incluye este párrafo esclarecedor: “Las interpretaciones tradicionales de los planos de ciudades han destacado la incidencia en su configuración de factores ligados al medio natural y a las circunstancias del desarrollo histórico de cada ciudad. Así, se han subrayado las condiciones de una situación en encrucijada como determinantes de planos en los que los ejes circulatorios figuran como coordenadas principales, o las facilidades que para la defensa ofrece un determinado emplazamiento como causa de la aparición de un plano desordenado, compuesto de vías estrechas y de trazado irregular, o la adición histórica de nue-



FIG. 3. Representaciones de ciudades fundadas a finales del siglo XV. Arriba, a la izquierda, Las Palmas, fundada en 1478; a su derecha, Santa Fe, establecida en 1490 cerca de Granada; abajo, a la izquierda, La Isabela, erigida en la isla de La Española en 1494; y a su lado, La Laguna, ciudad fundada en 1496. Fuente: elaboración propia a partir de planos históricos, excepto en el caso de Santa Fe, donde se muestra una imagen obtenida con Google Earth.

vas funciones como condicionantes de un plano heterogéneo”.

No olvidemos que las primeras ciudades coloniales surgieron como meros puntos de enlace en el sistema de comunicaciones con la metrópoli y guarniciones de la tropa de conquista, y que sus principales elementos fueron el puerto, la iglesia, audiencia, sede consistorial, fortaleza y estableci-

mientos comerciales hacia el exterior o hacia su *hinterland*. “Una clásica interpretación del trazado ortogonal de los planos urbanos y, en general, con todos aquellos de trazado muy regular y omnicomprensivo de la ciudad, tiende a explicarse en la existencia previa de un control político centralizado sobre dicha ciudad, como el propio de situaciones coloniales o militares, en las que el plano



FIG. 4. La ciudad de Las Palmas. Arriba, extracto de la primera imagen gráfica del estado de la urbanización de la ciudad; abajo, una de las primeras ortofotos disponibles. Fuente: elaboración propia a partir del plano realizado por Leonardo Torriani en 1588 y de fotogramas procedentes del vuelo levantado por el Servicio Geográfico del Ejército en 1949, respectivamente.

en damero alcanzó una extraordinaria difusión. La proposición puede generalizarse en el sentido de que el grado de homogeneidad de un plano urbano es proporcional al grado de concentración de poder, de tal forma que cuando los órganos de decisión son diversos y equipotentes resultan planos heterogéneos, mientras que cuando dichos órganos son unitarios resultan planos con alto grado de uniformidad y coherencia.

Tanto el plano del pequeño ámbito fundacional como el de la primera ampliación, en Vegueta como en Triana, no seguían otra pauta que la de una ciudad tardomedieval, semicircular, o como el primer tramo del camino, luego carretera, entre el Guiniguada y el fondeadero o refugio natural de Las Isletas. Derivaba del propio conquistador como representante real, a partir de ciertas normas muy genéricas, sin planos ni patrones, en la disposición de sus primeros edificios. Esa instrucción real solo exigía que las nuevas tierras se poblasen con católicos, que se fortificaran adecuadamente, una audiencia y que se levantara una iglesia católica, que luego pudiera ser catedral (la Basílica de Santa Ana mantiene aún su condición de sede de la diócesis de toda Canarias). Triana fue el arrabal de Vegueta, germen fundacional, porque se encontraba en el camino que conducía hacia el norte con el refugio de Las Isletas o de La Luz.

Sin plano previo, y ni siquiera respetando el patrón de las vías del campamento romano o de las *bastides*, los primeros edificios se erigieron a partir de las actuales plazas de San Antonio Abad, Pilar Nuevo, y La Recova Vieja, Casa de Colón y Los Álamos, sin otras normas que las de mantenerse en pie con piedra y barro o argamasa, con techumbres precarias (a veces con simples hojas secas de palmeras), y con fachada a vía pública, igualmente precarias en su pavimentación. Poco más tarde, y a favor de una topografía más plana, a los pies del promontorio de la ermita de San Nicolás, se levantaron el convento de San Francisco y la ermita de los Remedios.

Una vez constituida en embrión, la ciudad se convirtió en el único foco isleño desde el punto de vista social, administrativo y tecnológico, al mismo tiempo que para el intercambio de ideas y

difusión. Hasta 1496 en que se creó La Laguna, Las Palmas era la capital fáctica archipelágica, y con ventaja sobre aquella porque tenía a una milla terrestre su dispositivo de relación marítima. Las casas levantadas se valieron de los conocimientos técnicos de los conquistadores, que les permitieron también un conocimiento práctico en las obras de las fortalezas y primeras casas para habitar, de piedra y barro como materiales elementales de construcción (Lobo, 2023). Que se sepa, ese estatus de ciudad no lo adquirió Las Palmas hasta bien entrado el siglo XVI. En esos tiempos, se habrían alcanzado unas ochocientas casas (año 1588, siguiendo a Torriani), que suponían, teóricamente, unos 4500 habitantes, aproximadamente (Macías, 1984) (Fig. 4).

5. EL PROCESO TRANSFORMADOR DURANTE LOS SIGLOS XIX-XX, TRAS LA ATONÍA DURANTE LA EDAD MODERNA

Como ocurre en la mayor parte de las ciudades españolas, el crecimiento espacial y la actividad urbanística de Las Palmas de Gran Canaria en los siglos XVII y XVIII es muy limitado, lo cual se constata por el estancamiento de su casco edificado. El perímetro urbano y el trazado de sus calles es el mismo que existía en el siglo XVI, perceptible en los respectivos planos de la época. Su lento crecimiento se basó en el levantamiento de fortificaciones (Castillo de la Luz, San Francisco, el mal llamado Castillo de Mata, o las torres costeras de San Pedro Mártir, Santa Isabel, Santa Ana o Santa Catalina), la mejora o reutilización de los conventos, y el mantenimiento del perímetro urbano en ambas murallas, terminadas de levantar, la norte en 1578, y la sur en 1656, derruida solo cincuenta años más tarde, salvo las puertas de Los Reyes y San José.

Entre 1588, año en que se dispone de la primera imagen gráfica del estado de urbanización de Las Palmas, merced al plano levantado por el ingeniero militar y arquitecto italiano Leonardo Torriani (Fig. 4), y 1852, cuando el ingeniero Claudio Coello levanta el plano de la ciudad para el *Diccionario geográfico* de Pascual Madoz (Fig. 6), la ciudad

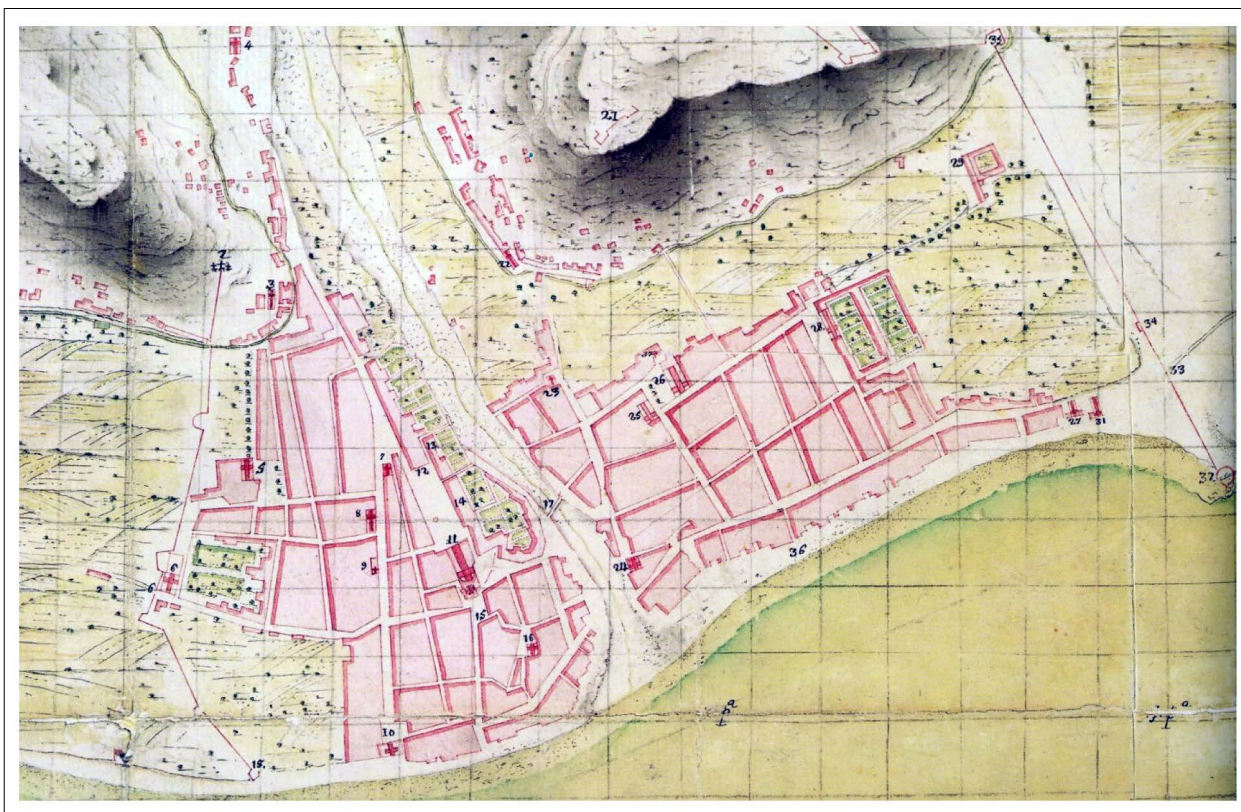


FIG. 5. Fragmento del plano de la ciudad de Las Palmas elaborado por Antonio Riviere en el año 1742. Elaboración propia.

apenas había crecido. Testimonio de lo anterior lo tenemos en la sucesión cronológica de planos los de Antonio Riviere (1742) (Fig. 5) o de Ruiz Zermeno (1773).

A) La relevancia urbana de las fortificaciones

Hasta entonces, y siguiendo las pautas de seguridad ante ataques del exterior, la visión urbana abrió sus horizontes hacia el conjunto de la bahía de Las Palmas, desde Las Isletas hasta el actual barrio marino de San Cristóbal, inexistente como tal hasta hacía muy pocos años. Las fortificaciones se levantaron como baluartes de defensa costera contra un enemigo procedente del mar. Tuvieron mucho de planificación estratégica en los intereses económicos de Castilla y Aragón y, al igual de lo ocurrido con la arquitectura religiosa, marcaron las más importantes invariantes del casco histórico palmense. La primera torre levantada en el ámbito de San An-

tón o San Antonio Abad era pequeña y precaria, de ahí que desapareciera pronto, y que no dejara rastro en los primeros planos del Real. Después de esta sí hubo un sistema estratégico de riqueza de la ciudad como su valor como plaza militar para la isla. Esta incluyó las torres de San Pedro Mártir (límite meridional de la bahía, en 1577) y Gando, radas muy accesibles para el desembarco.

La primera planificación llevada a cabo desde el ámbito militar en la isla, al igual que en las restantes del archipiélago, viene de los planes de proyectos y obras de ingenieros militares como Zurbarán, 1541; Amodeo, 1571; Rubián, 1572; Torriani, 1584; o Cassola, 1595 (Roldán, 1996). Es decir, los principales elementos constructivos de la ciudad de Las Palmas y su bahía arrancan desde el siglo XVI, hasta que estos se diluyen en una trama urbana más contemporánea: castillos de La Luz (1492), y el inacabado castillo-fortaleza de la Mesa de San Francisco, en los altos de Triana, que aparece en casi todos los

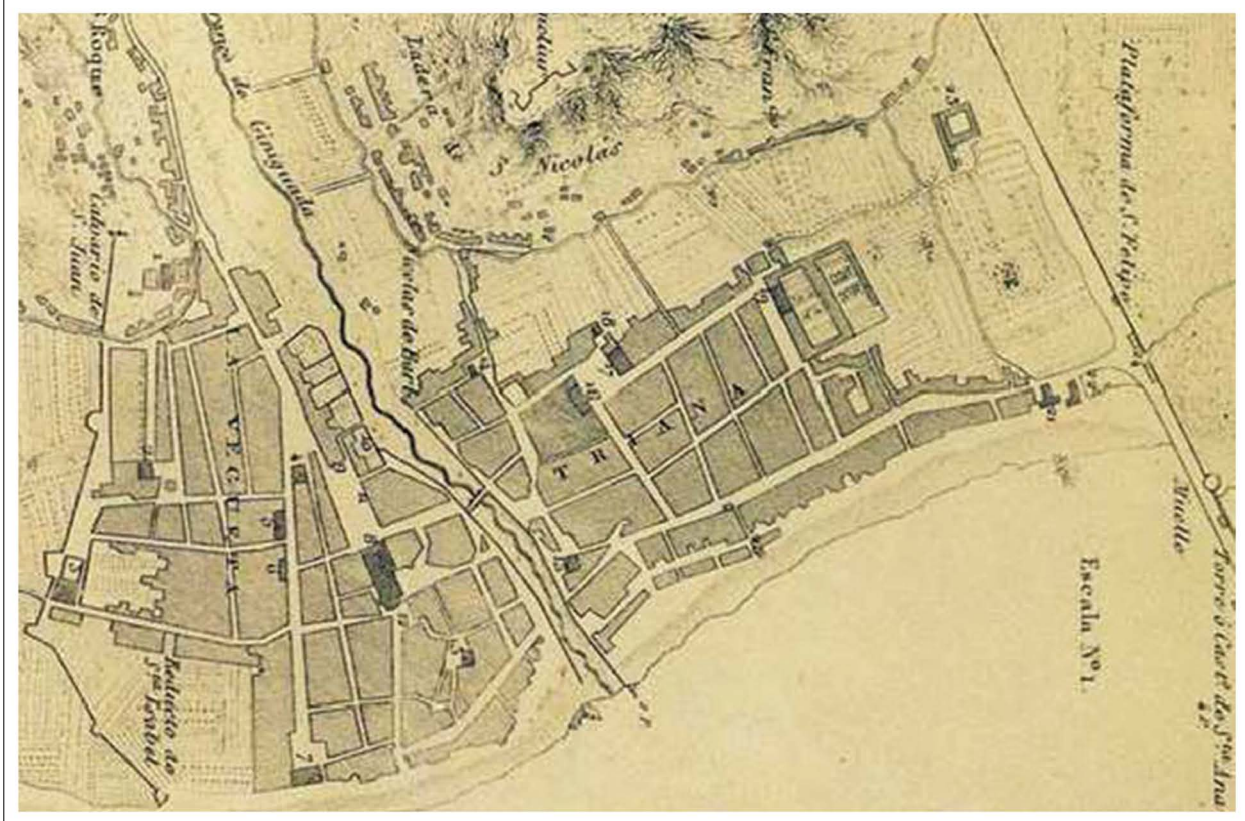
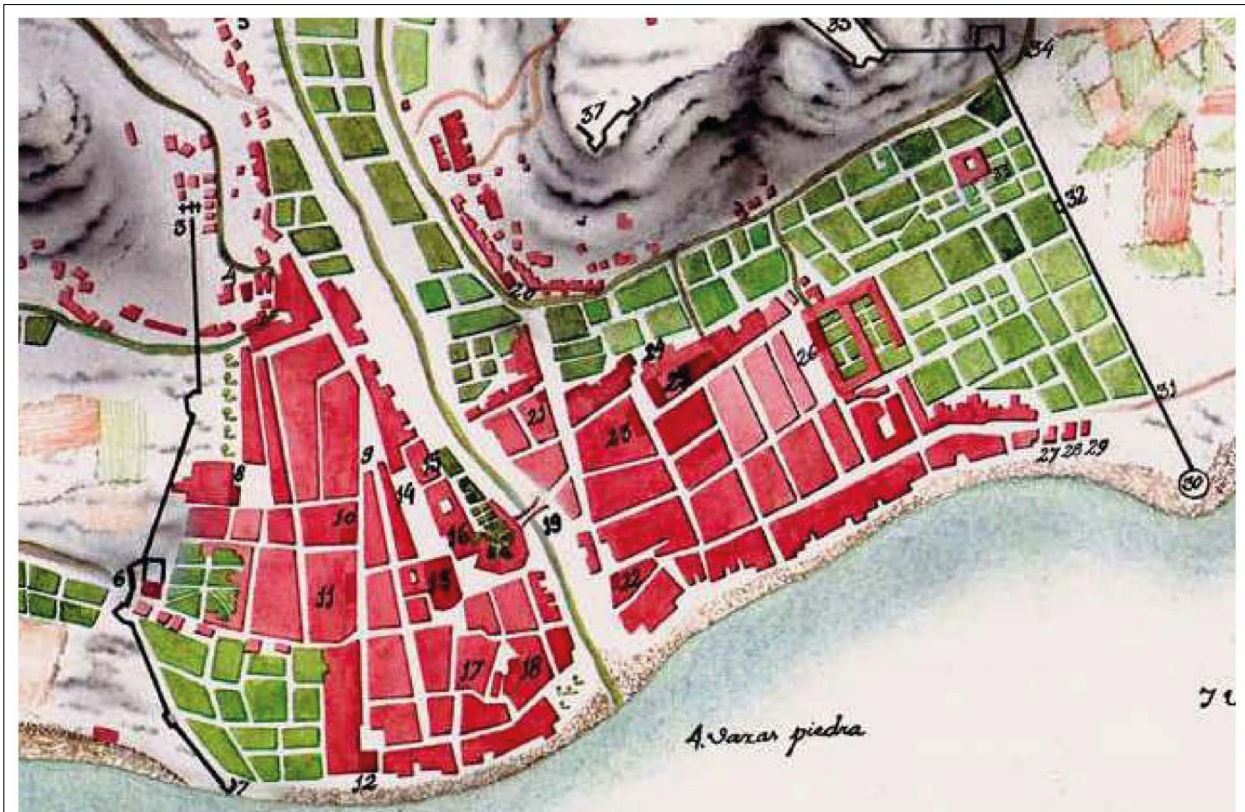


FIG. 6. Detalles del plano de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en los siglos XVIII y XIX. Fuentes: superior, Joseph Ruiz Zermeno (1773); inferior, Francisco Coello (1849).

planos como “reserva para defensa de la ciudad”, pero solo se quedó en un simple baluarte. El tercer eslabón de esos proyectos de planificación militar fue amurallar, con parapetos, los dos lienzos amurallados del norte (actual calle Bravo Murillo), del que solo queda el cubelo de Casa Mata, y el muy precario del sur (actual calle Hernán Pérez).

Hay que esperar a las décadas finales del siglo XVIII y primeras del siglo XIX para ver cómo el conjunto urbano analizado experimenta los inicios de un proceso de renovación de piezas estructurantes que configuran la trama de ambos barrios. Es interesante subrayar que se trata de un momento en que la variante arquitectónica neoclásica apareció en la ciudad, teniendo luego su herencia en buena parte de su patrimonio histórico, edificio y de espacios públicos.

Ya en los primeros años de este período, se construyó el actual Hospital de San Martín (1786) en la calle Ramón y Cajal y se inicia el tramo final de la larga construcción de la catedral o la reconstrucción de las Casas Consistoriales hasta su fisonomía actual.

El antiguo paseo de La Marina, junto a la orla de actividades de astillero y portuarias tradicionales (actual frente de la calle Francisco Gourié), o la antigua plaza de la Alameda Vieja (entorno del actual Parque de San Telmo), nuevas calles como la de Munguía, Artillero o Nueva (actual Obispo Codina), el paseo de San José, el sistema de pilares de abasto (Santa Clara, San Telmo, San Bernardo, Santo Domingo, Espíritu Santo o Pilar Nuevo). Décadas más tarde, continuó esta dinámica con la aparición del cementerio de Vegueta o la Plazuela (hoy plaza de Las Ranas).

La ciudad, tras pasar por un período de renovación urbana, coincidente con la reactivación económica del último tercio del siglo XVIII, presenta el aspecto de cualquier capital de provincia pequeña-mediana. La planta urbana recoge las reformas interiores, edificios de nueva planta, y obras en el muelle de Las Palmas. Este elemento, iniciado en 1811, es quizás la obra pública terminada que permite ver mejor algún cambio significativo en la configuración de la trama urbana en el ámbito analizado; aunque nunca llegó a solucionar los problemas de abrigo ni a dar satisfacción a las necesidades del tráfico marítimo

de Las Palmas, sin embargo, fue uno de los pocos hitos que contribuyeron al desarrollo urbano de una ciudad que volvió a experimentar una situación de retroceso socioeconómico durante la primera mitad del siglo XIX.

Para terminar, destaca la desigual relevancia de las murallas sur (Hernán Pérez) y norte (Bravo Murillo) en el tejido urbano histórico. Si ya desde el inicio de su construcción era notoria, a favor de la septentrional, al pie del inacabado Castillo Real o de San Francisco, a principios del siglo XIX, con la construcción del muelle a levante de esa muralla, a modo de prolongación vial, ya fue definitivo. Si hay un límite entre el casco urbano histórico y el resto de la ciudad para los habitantes de la ciudad hasta hace bien poco tiempo, ese es la calle Bravo Murillo, inicio del barrio de Arenales en dirección al puerto de Las Isletas.

B) Las desamortizaciones como motor de renovación en los conventos palmenses

A partir de la década de los años treinta del siglo XIX se inicia un importante episodio en la historia urbana de Vegueta-Triana: las desamortizaciones, especialmente las de Mendizábal, en 1836, y Madoz, en 1855.

Por una parte, entre la ermita de Los Reyes y la actual Vega de San José, se desarrolló la denominada huerta homónima de Los Reyes. Gestionada históricamente por los dominicos, su adscripción a la propiedad privada supuso el inicio de la integración de todo ese espacio meridional de Vegueta. La creación de la actual calle Hernán Pérez, tras la desaparición de la muralla sur de Las Palmas, a los efectos de conectar el centro histórico con el paseo de San José, fue también muy significativa.

Más adelante continuaría el proceso con la prolongación de las calles López Botas y Agustín Millares, de modo que la red viaria impulsaría dicho fenómeno, estructurando durante el siglo XX el entorno de Vegueta Nueva en su tramo interior (entre la calle Hernán Pérez y Eufemiano Jurado), en proceso que podemos adscribir al ensanche urbano que conoceríamos después en el barrio de Arenales, hacia el puerto. Casas terreras y manzanas regulares



FIG. 7. Detalles del plano de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria a finales del siglo XIX. Fuentes: superior, Luis F. López Echegarreta (1883); inferior, Navarro (1890).

sin apreciable significación de patrimonio arquitectónico acabarían completando a grandes rasgos el cuerpo físico edificado del barrio de Vegueta.

Por otra parte, la “expropiación” de las parcelas ocupadas por los conventos a partir de 1836 tuvo como resultado la aparición de nuevas piezas urba-

nas de titularidad pública y privada. Es el caso de los conventos. Así, el de San Bernardo fue sustituido por una amplia manzana edificada con un destacado uso hotelero en varias unidades importantes (hoy cerrados o sustituidos por otros inmuebles), y en la que actualmente sobresale el inmueble de Rodríguez Quegles.

El de San Francisco se acompañó de una alteración de la trama urbana menor que el caso anterior, preservándose la iglesia que da frente a la Alameda de Colón, mientras que el resto de la amplia parcela acabaría destinándose a uso militar (alojamiento de la guarnición y regimiento de Las Palmas) y, durante el siglo XX, distintos usos de tipo educativo, cultural o residencial.

El de San Agustín experimentó un cambio similar al anterior, manteniéndose la iglesia y algún inmueble precedente, junto con otros nuevos que acabarían convirtiéndose en destinos para usos judiciales o educativos.

El Convento de San Ildefonso fue sustituido en 1868 por una nueva manzana edificada, en la que se implantó el inmueble inicial del Museo Canario, varias viviendas y un equipamiento educativo (antiguo colegio Viera y Clavijo). En la actualidad, la mayor parte de esas unidades se ha adscrito a la titularidad del citado Museo Canario. El de Santo Domingo o de San Pedro Mártir conservaría la iglesia homónima, aunque acabó por sustituirse el perímetro por un equipamiento educativo y viviendas.

Entre todos ellos, el Convento de Santa Clara dio pie, a nuestro juicio, a la principal transformación del espacio urbano. A partir de 1840, con la progresiva desaparición de los inmuebles y recinto que integraba el mismo, se inició el proceso con la ampliación de la calle Cairasco. Pero, sobre todo, el elemento sustancial de esta nueva estructuración de la trama vino con la aparición de la nueva calle que uniría las existentes de San Francisco y Muro.

Esta nueva vía constituyó una de las piezas fundamentales de un conjunto longitudinal que incluiría el Puente de Verdugo y la prolongación de la calle Reloj-Obispo Codina, creando un nuevo escenario urbano de cohesión entre los barrios de Vegueta y Triana, entre la catedral y el Convento de San Francisco. En el margen oeste de esta nueva vía apareció

la Alameda de Colón (1842) como espacio libre de singularidad ambiental. Al sur, se edificaría un nuevo equipamiento cultural (Teatro Tirso de Molina. 1890) que acabaría mutando durante el siglo XX en el actual Gabinete Literario. En el margen hacia el litoral y hacia el barranco del Guiniguada, aparecieron dentro de este proceso la calle Lentini y la plaza del Puente (1840).

Igualmente, otros hitos relevantes fueron: el Teatro Pérez Galdós (1845), el mercado de Vegueta (1854), la pescadería municipal (1876), el muelle de Las Palmas (hoy desaparecido, 1911), la rehabilitación de las Casas Consistoriales en Santa Ana (1862), el palacio de Gobierno Militar (1894), la realineación de la calle Mayor de Triana (1853-1908), la prolongación de las calles de Cano, San Francisco, la aparición con sus respectivos frentes urbanos del paseo de Los Castillos (hoy Bravo Murillo), Viera y Clavijo, Perdomo, Domingo J. Navarro, Buenos Aires o Primero de Mayo, los nuevos puentes de Piedra y de Palo, sobre el Guiniguada, las nuevas calles Toril (hoy Juan de Quesada y Calvo Sotelo) o de Francisco Gourié (resultante de la realineación de la antigua calle de la Marina).

Como vimos antes, este proceso de conexión de la calle Mayor de Triana con la actual calle de León y Castillo o antigua carretera del puerto se observa en el plano de Echegarreta. Con el Plan de Laureano Arroyo (1898), se subraya la intencionalidad en estructurar las calles de Pérez Galdós y de Viera y Clavijo como elementos a prolongarse a través del actual paseo de Tomás Morales y la calle Perojo; determinándose un ensamblaje del centro histórico con el ensanche del actual barrio de Arenales y de continuidad de la ciudad hacia el norte, que hoy estructura dicha zona urbana (Fig. 7).

6. LA RENOVACIÓN DEL ENTORNO URBANO DURANTE EL SIGLO XX HASTA EL PRIMER PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (PGOU, 1962)

En el tránsito del siglo XIX a las primeras décadas del siglo XX culmina el proceso de configuración de los barrios de Vegueta y Triana, hasta la re-

cuperación del proceso de renovación y ampliación durante la segunda mitad del citado siglo XX.

En ese tránsito cronológico, se consolida la modelación del entorno urbano asociado a las nuevas calles, de modo que se desarrolla el entorno de las denominadas Huertas de Triana (entre San Bernardo y Bravo Murillo) y se prolonga la disposición del singular conjunto edificado en el margen de la calle Juan de Quesada (prevalente tipología de caserones o villas urbanas tradicionales); cercano a la cual se desarrolla el ensanche de la calle Obispo Codina (1916).

Durante este período, aparece en España la figura del planeamiento urbanístico como nuevo instrumento de dirección y caracterización del desarrollo urbano desde la Administración pública, con la primera Ley del Suelo de 1956, que tan solo seis años más tarde se materializó con la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de 1962.

Aunque tuvo una influencia mayor en el resto de la ciudad, en los barrios de Vegueta y Triana, se dio una incidencia puntual por constituir espacios urbanos ya consolidados. En cualquier caso, la vigencia y trascendencia de este documento fue muy limitada, superándose muy pronto las previsiones del mismo, hasta el punto de que hubo de redactarse un nuevo plan. Dicho plan, dirigido por Fernando Navarro (Fig. 10), no planteó estrategias territoriales distintas a las del anterior, modificando únicamente algunas alineaciones. En este sentido, direccionó el crecimiento urbano ya avanzado en etapas anteriores en la denominada Vegueta nueva o las Huertas de Triana coincidente con el entorno del actual edificio central del Cabildo de Gran Canaria.

Igualmente, la progresiva prolongación del frente edificado en el margen sur del barranco del Guiniguada, junto a la calle Juan de Quesada hacia el interior, fue sustituyendo las antiguas huertas por un conjunto marcado por los estilos arquitectónicos del momento, otorgándole un carácter singular como unidad paisajística en el contexto del barrio de Vegueta.

Al margen de ese planeamiento histórico, los inicios del siglo XX coincidieron con un rejuvenecimiento de la calle Mayor de Triana como entorno

urbano en que se radicaba la burguesía comercial del momento.

Ello tuvo consecuencias en el propio conjunto edificado donde el movimiento artístico modernista se tradujo en un buen número de fachadas con un destacado componente ornamental a partir de motivos naturales y curvilíneos. Este efecto se observa también en el borde del barrio de Vegueta anexo al margen sur del barranco del Guiniguada, así como a elementos asociados al mobiliario urbano tales como los quioscos en el Parque de San Telmo y en la plaza Hurtado de Mendoza (o de Las Ranas).

Años antes, entre 1920 y 1940, ya se había avanzado en la consolidación de estos espacios urbanos vacíos en el ámbito de estudio, comenzando a ensamblarse el mismo con las distintas partes del barrio de Arenales hasta entonces inconexas. En cualquier caso, estos crecimientos se vertebran con pautas arquitectónicas muy diferenciadas de las tipologías que conforman la mayor parte de los inmuebles de valor patrimonial inventariados.

Uno de los capítulos más singulares en la configuración del valor patrimonial definido en la trama urbana de Vegueta y Triana se representa en el legado de la arquitectura racionalista, que fue apareciendo en la ciudad a partir de los años veinte. Inmuebles como los de la calle Juan de Quesada, 31, el de la calle Malteses, esquina Cano, el antiguo Cine Cuyás —hoy transformado— y, sobre todo, el Cabildo Insular de Gran Canaria en la calle Bravo Murillo representan en Vegueta y Triana el proceso de renovación estilística en la propia conformación urbana.

Aun así, son épocas de lento crecimiento en términos urbanísticos, motivado tanto por las guerras mundiales como por la más cercana Guerra Civil. Esta última traerá un resultado colateral en la futura conformación de la ciudad, merced a la llegada del arquitecto vasco Secundino Zuazo Ugalde.

En su plan de la ciudad se formaliza la red arterial de vías que estructurarían la ciudad de la segunda mitad del siglo XX, siendo interesante el papel que jugaría más adelante la conexión de Primero de Mayo con el nuevo paseo de Chil en el dinamismo urbano del entorno del barrio de Triana.

7. LA DISTINTA DECLARACIÓN DE LOS “CONJUNTOS HISTÓRICOS” PALMENSES

Ante una más que necesaria definición pormenorizada del ámbito estudiado, antes de terminar el proceso de crecimiento histórico de Vegueta y Triana, tal como está configurado en la actualidad, debemos situar la figura de sendos conjuntos históricos.

El barrio de Vegueta fue declarado conjunto histórico artístico de carácter nacional el 5 de abril de 1973 por decreto del Ministerio de Educación y Ciencia con la delimitación que figura en el plano anexo. Esta no resulta clara pues no se apoya en la trama, ni en las parcelas, ni en los inmuebles, seccionando con su trazado la mayoría de las unidades edificatorias por donde pasa. Por ello, consideramos a los efectos de este análisis que las parcelas afectadas por el trazado de este bien de interés cultural (BIC) están incluidas en el mismo.

Triana es declarada bien de interés cultural con la misma categoría de conjunto histórico, el 19 de noviembre de 1990, por acuerdo del Gobierno de Canarias. Su delimitación se recoge en el texto del acuerdo: “Se encuentra situado en el sector comprendido entre el barranco de Guiniguada y la calle Bravo Murillo, de sur a norte, y las calles Francisco Gourié y Primero de Mayo, de naciente a poniente, respectivamente.” Esta delimitación es suficientemente clara en sus límites norte, sur y oeste, pero hacia el este plantea alguna cuestión; la calle Francisco Gourié no define todo el tramo naciente de Triana, que empieza en el parque San Telmo. Y ante ello cabría preguntarse si dicho parque está incluido o no dentro del BIC o por el contrario podría deducirse que el límite naciente discurre por las calles Triana y San Telmo hasta encontrar a la calle Francisco Gourié. En este segundo caso podría quedar excluido del PEPRI-2001 tanto el parque de San Telmo como las piezas protegidas que contiene (ermita de San Telmo y quioscos). La ermita de San Telmo además de estar incluida en el catálogo vigente es monumento histórico-artístico (BIC) desde 1979. Es un inmueble del siglo XVII y por tanto asociado a la historia del barrio de Triana desde sus inicios y es razonable que participe del mismo contexto de protección. Por ello entende-

mos que a pesar de que no está claramente incluido en la declaración del BIC, la ermita de San Telmo y el parque donde se sitúa forman parte del conjunto histórico de Triana.

Delimitados ya los BIC, la cuestión siguiente es por qué sería conveniente un solo plan especial de protección para ordenar dos conjuntos históricos. La respuesta es que esta dualidad es simplemente a nivel de tramitación administrativa (con un desfase de veinte años para reconocer que Triana también merecía la misma categoría que Vegueta), porque en la realidad por situación (colindantes uno del otro), formación y evolución histórica forman un área unitaria y que se debe estudiar, urbanísticamente, como si se tratara de un conjunto. Las grandes intervenciones urbanas producidas en el ámbito tienen que ver con esta idea de unidad, potenciada espacialmente con el eje Alameda de Colón-plaza Santa Ana, merced a la apertura de la calle Codina y Muro a mediados del siglo XIX, como ahora, con un Proyecto Guiniguada que deba suturar ambos márgenes fluviales, enlosados desde hace cinco decenios, que ha contribuido más a cerrar que a unir esa deseada unión nodal.

8. LA SINGULARIDAD DE LAS DIFERENTES ZONAS SITUADAS EN EL ÁMBITO URBANO PERO NO INCLUIDAS *SENSU STRICTO* EN LOS CONJUNTOS HISTÓRICOS

Ya el plano de ordenanzas zonales del *Plan especial de protección y reforma interior* (PEPRI) del 2001 advierte la existencia de zonas del centro histórico que, por razones que no vienen al caso del objeto de este trabajo, quedaron excluidas de la condición de bien de interés cultural pese a su estrecha relación física, de forma urbana, de presencia de valores de patrimonio cultural o de problemática relacionada con la condición urbana de estas características.

En efecto, mientras que, en el conjunto histórico, el PEPRI define una ordenanza directa de protección, propia de su rango jurídico y de vulnerabilidad de los abundantes valores presentes, otros sectores se abordan con varias modalidades de régimen de uso

y actuación. Derivando los inmuebles incluidos en el catálogo de protección por su interés individual a un régimen afín de conservación y rehabilitación condicionada, en el resto del espacio urbano se concibe un desarrollo más flexible en el que coexisten las manzanas con determinaciones propias de una transición entre el entorno histórico más auténtico y las que son resultado de un desarrollo contemporáneo con discutible relación formal y de valores con el entorno. En ambos casos, se persigue una estrategia de acercamiento de esos inmuebles mediante el diseño arquitectónico a los criterios compositivos y de relación con el medio urbano de los enclaves primigenios.

*A) El barranco de Guiniguada
como eje de sutura de la ciudad histórica*

Se corresponde con la formación longitudinal del barranco del Guiniguada, entre los conjuntos edificados de Vegueta y Triana, en su tramo bajo de desembocadura y cubierto, que fue cubierta en los años setenta por la plataforma de la actual Autovía del Centro. Es una gran asignatura pendiente en la planificación urbana del área de estudio, dado que no se termina de resolver el efecto de separación del centro histórico en dos partes y la discutible calidad urbana y ambiental de ese tramo final en uno de los barrancos más significativos de la isla. Los momentos de redacción de este artículo coinciden con el impulso institucional del Ayuntamiento a un concurso de ideas para su reformulación funcional y ambiental, a la espera de que se inicie el proceso.

*B) Nueva Vegueta y El Terrero,
al sur del núcleo urbano protegido*

La zona situada al sur del conjunto histórico de Vegueta tiene una norma diferente porque no contiene prácticamente edificios protegidos y la edificación existente presenta claras diferencias morfológicas con respecto al área protegida colindante. Responde a una etapa de crecimiento del barrio relativamente cercana, en las décadas de los años treinta y cuarenta del siglo XX.

En el plano de 1910 se observa cómo en esa época el actual Vegueta ya estaba totalmente consolidado, así como las manzanas situadas hacia el norte que limitan con el Guiniguada, mientras que hacia el sur no existían prácticamente edificaciones excepto algunas adosadas al paseo de San José y a la vía prolongación de la calle Reyes Católicos.

Con una fisonomía propia de los barrios de autoconstrucción de casas terreras e inmuebles contemporáneos sin relación formal en cuanto a estilo arquitectónico, volumen, composición, estructura interna o integración con el paisaje cultural del entorno, constituye un desafío a toda lectura sobre la integración urbana, la sostenibilidad y el planteamiento didáctico del patrimonio cultural en el ámbito.

Sin embargo, esa cronología de la segunda mitad del siglo XX se contradice con el emplazamiento periférico del cementerio de Vegueta, donde volvemos a encontrar otro hito del desarrollo histórico de la ciudad. Su memoria cultural como referente de la vida urbana y como encave de enterramiento de múltiples personalidades de la sociedad palmense explica su condición específica como bien de interés cultural con la categoría de “monumento”.

En la pequeña zona del Terrero (margen de Triana en su contacto con el Guiniguada) sucede algo similar: no existen edificios catalogados y la morfología de los inmuebles allí existentes presenta diferencias claras con respecto al conjunto histórico colindante (alturas de 5 plantas y tipología de vivienda colectiva en parcelas de grandes dimensiones), pues responde a una época relativamente reciente, una parte entre 1930 y 1945 (inmuebles situados en las calles San Diego de Alcalá y Alcalde Obregón) y el resto entre 1980 y 1990 (última manzana hacia el Guiniguada y todo el frente hacia la calle Bernardino Correa Viera).

*C) Frente de Vegueta (Autovía Marítima),
entre la iglesia San Agustín y el Mercado*

A diferencia de las anteriores, la trama urbana en este frente originariamente de borde costero no se generó en el siglo XX, sino que ya existía desde

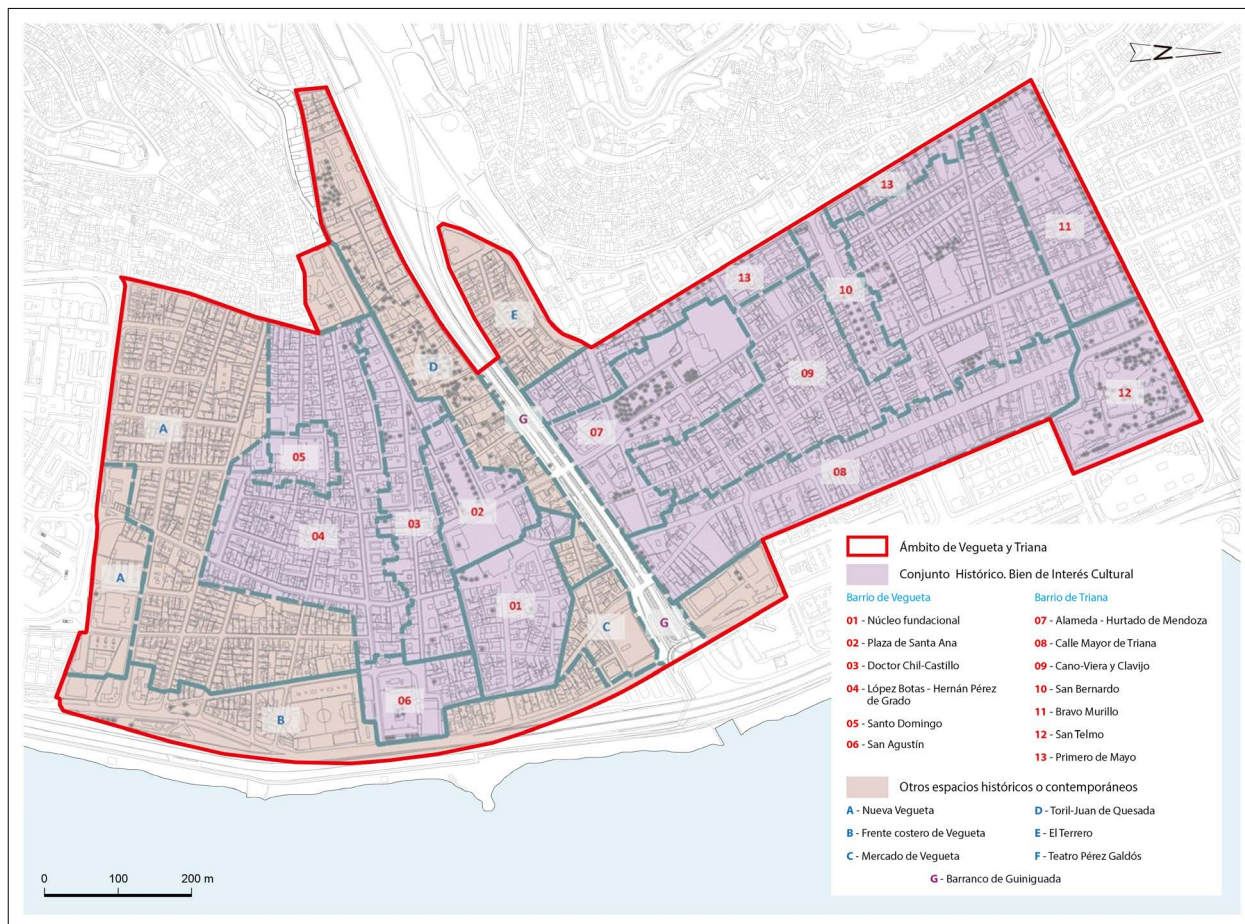


FIG. 8. Unidades paisajísticas de Vegueta y Triana. Se muestran las zonas aledañas no incluidas en sendos conjuntos históricos, y las insertadas a todos sus efectos urbanísticos de protección. Fuente: elaboración propia de los autores.

el siglo XVI, si bien ha sido objeto de un proceso de renovación durante la segunda mitad del siglo XX que ha transformado irreversiblemente su relación con el núcleo fundacional.

En el Plan General de 1962 se incentivó la renovación de su edificación con una ordenanza zonal denominada “Edificación Alta con fachada a vías especiales” con unos parámetros urbanísticos que duplicaban la edificabilidad y triplicaban la altura (hasta 9 plantas). Posteriormente el PEPRI aprobado en 1985 matizó este incremento, pero consolidó la diferencia con el casco histórico, estableciendo una altura de 5 plantas.

La zona en la actualidad está formada por edificios construidos entre la segunda mitad del siglo XX y principios del XXI (excepto los catalogados) con

una altura heterogénea, entre 2 y 7 plantas, que dan una imagen desordenada e inacabada de este frente marítimo de la ciudad.

D) *Herrería y El Toril*

Esta zona es la franja de Vegueta hacia el Guiniguada en el tramo de la calle Juan de Quesada. Prácticamente, la totalidad de los inmuebles allí situados están catalogados y su construcción data de la misma época, a principios del siglo XX.

Es un conjunto bastante homogéneo, que formaliza la fachada de Vegueta al Guiniguada, con muchos valores histórico-arquitectónico-ambientales, y eso a pesar de estar fuera de los conjuntos históricos.

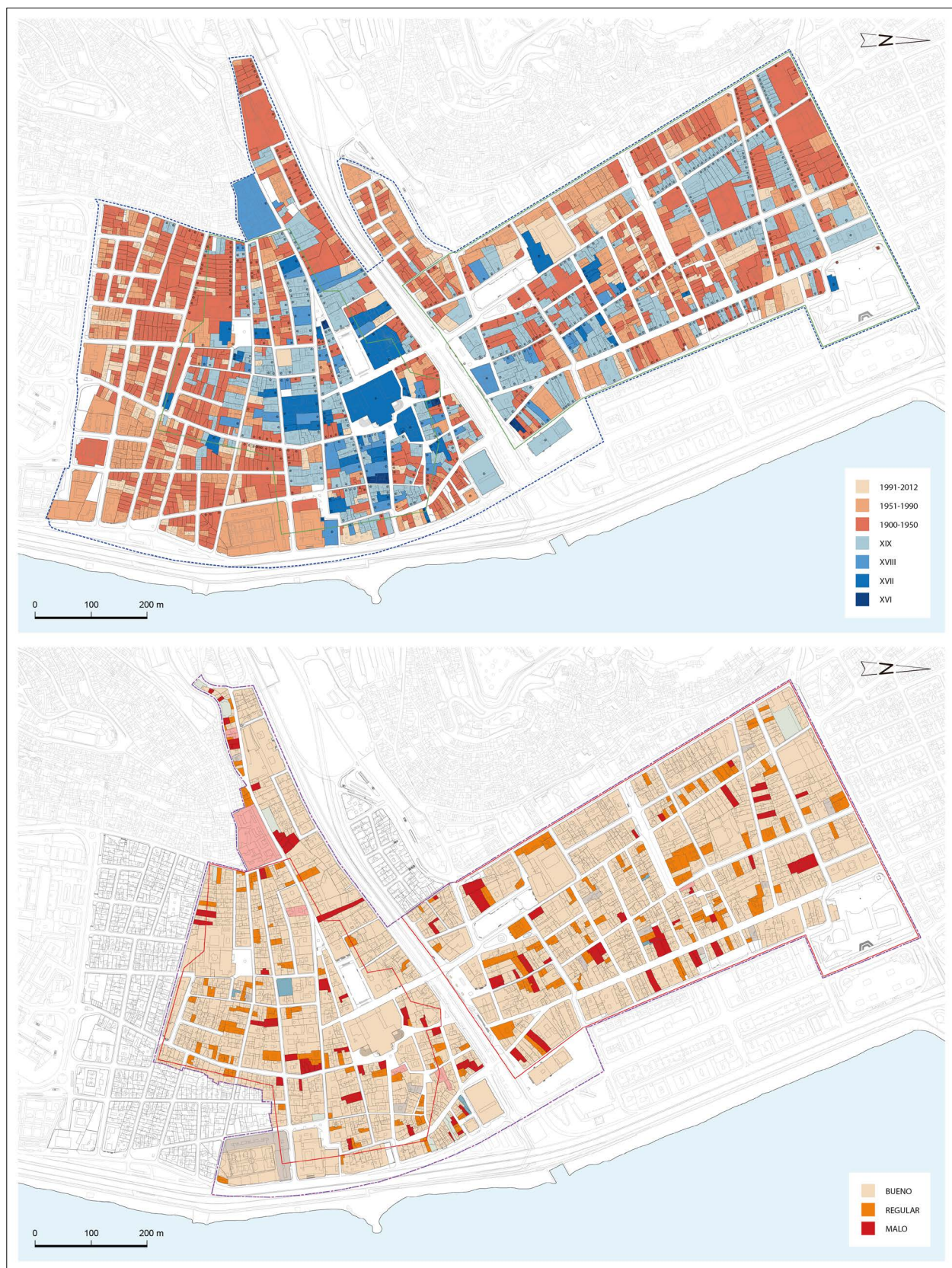


FIG. 9. Planos de la antigüedad (superior) y el estado de la edificación (inferior) en Vegueta y Triana. Fuente: elaboración propia con datos suministrados por el Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

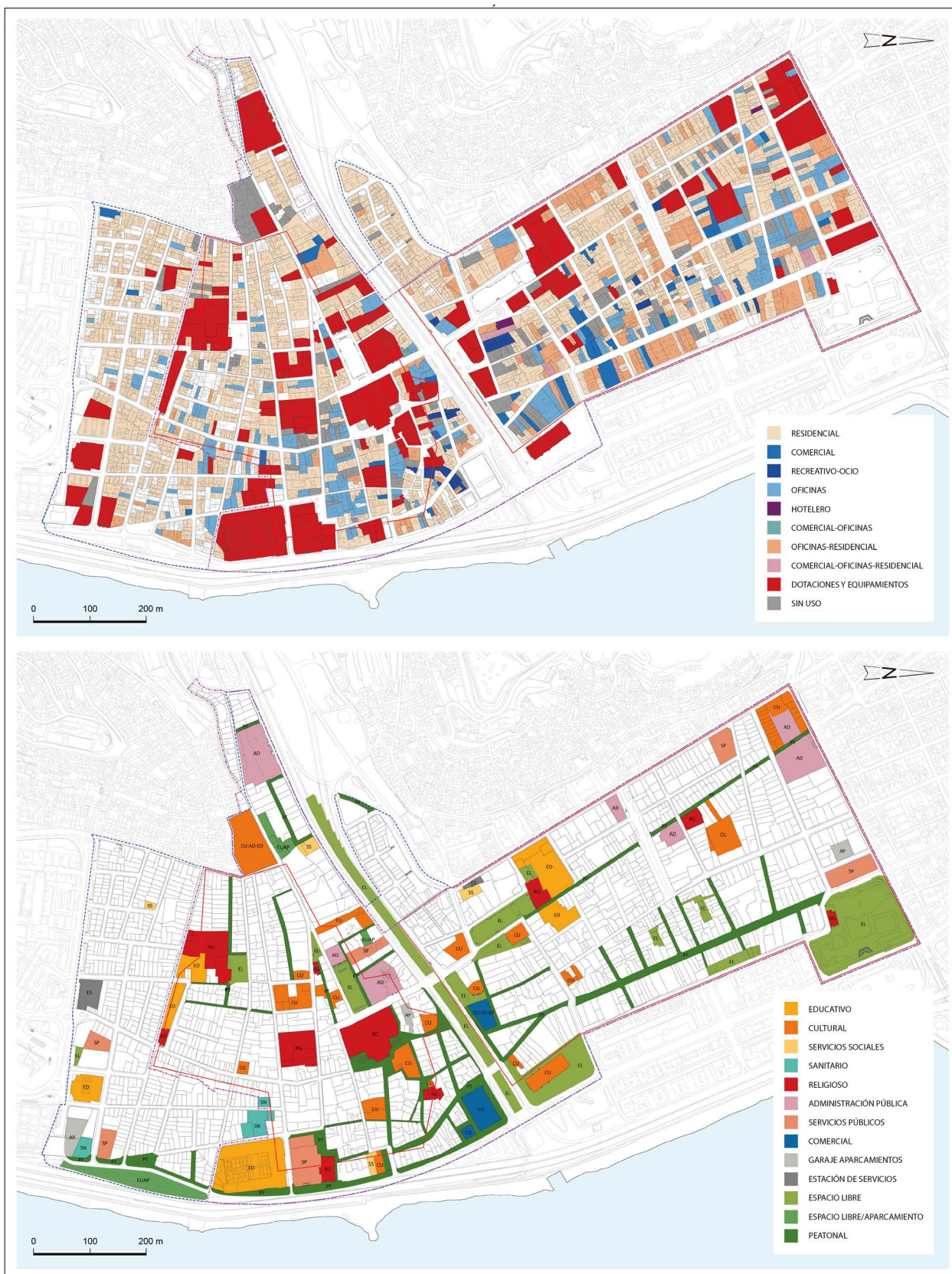


FIG. 10. Planos de usos existentes en la edificación (superior) y de distribución de dotaciones y equipamientos (inferior). Fuente: elaboración propia con datos suministrados por el Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

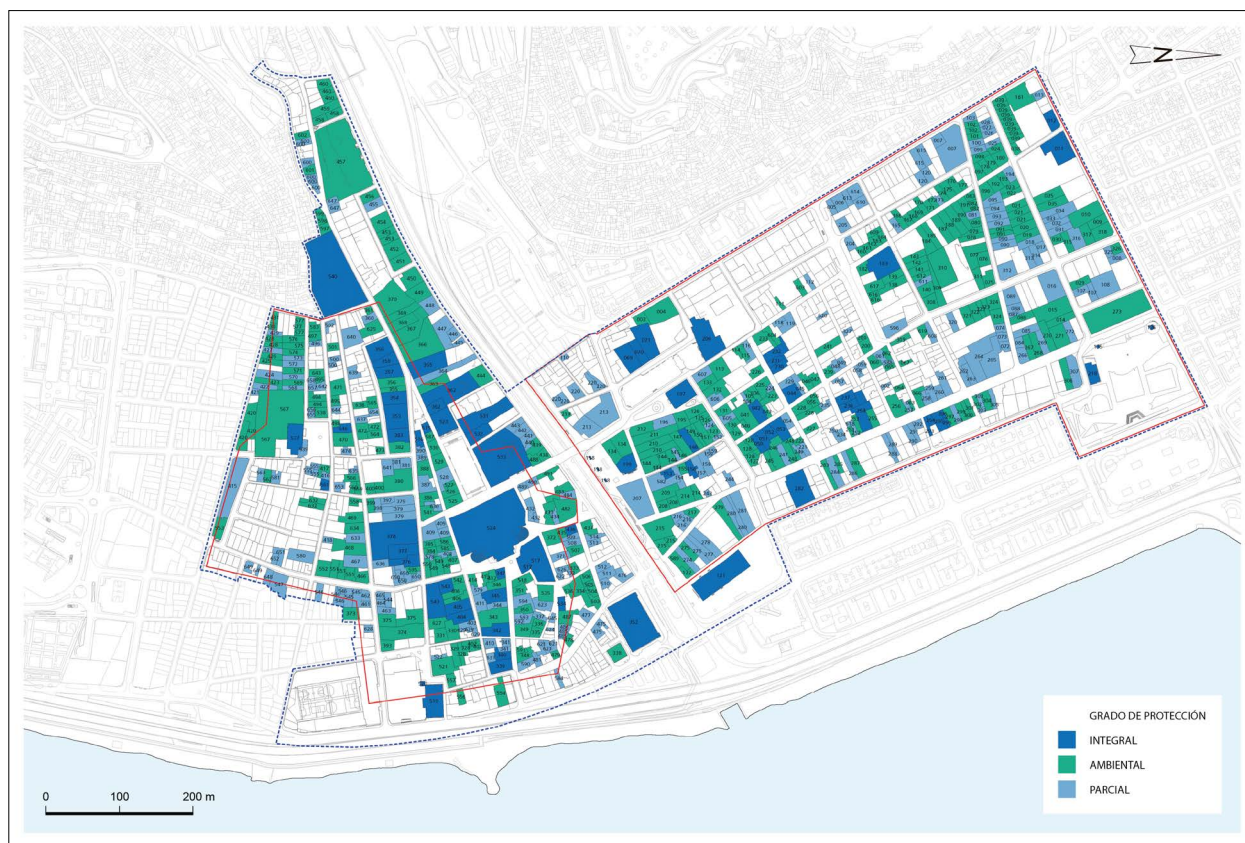


FIG. 11. Edificaciones de interés histórico y cultural remitidas a conservación. Fuente: elaboración propia con datos suministrados por el Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

E) Hospital de San Martín y su entorno, y Teatro Pérez Galdós y plaza

Como en el anterior tramo y pese a su exclusión del perímetro de bien de interés cultural, son otros sectores fundamentales en la concepción de Vegueta y Triana como paisaje cultural urbano-primigenio y como centro histórico de Las Palmas de Gran Canaria.

Dada sus cualidades arquitectónicas e históricas, son enclaves neurálgicos dentro del ámbito de estudio y del mapa cultural de la ciudad, con eminentes efectos de apropiación del espacio urbano como dotaciones públicas estratégicas.

9. SELECCIÓN DE CINCO MAPAS TEMÁTICOS EXPLICATIVOS DE LAS SEÑAS URBANÍSTICAS DE LOS BARRIOS DE VEGUETA Y TRIANA

De un total de 22 planos temáticos que hemos elaborado para Vegueta y Triana, aquí mostramos los

seis que consideramos más relevantes (Figs. 8 a 11). Hay otros contenidos relacionados con aspectos informativos de interés, que serán objeto de otros artículos más centrados en cuestiones de protección del patrimonio o de contenidos más técnicos y más didácticos. Servirán para la redacción de un más que urgente plan especial de protección paisajístico urbano.

IV. CONCLUSIONES

El centro histórico de las ciudades conforma un conjunto territorial en constante evolución no solo morfológica y de alcance superficial sino en los criterios de apropiación social del espacio y las pautas culturales, económicas y estratégicas que inciden en cada etapa. En Vegueta y Triana (Las Palmas de Gran Canaria) se traduce en un dossier de valores culturales y ambientales y de problemáticas sociales, económicas y de dinámica urbana con un indiscutible interés en la geografía y la ordenación del territorio.

Esa riqueza se convierte en un capítulo a conocer, comprender, valorar y mejorar por la población y los agentes sociales que operan en el ámbito y en el conjunto de la ciudad, por cuanto se define igualmente en un objeto de la acción desde perspectivas complementarias como las que inciden en el valor didáctico del patrimonio, de la geografía y de la historia urbana, tanto en el sistema educativo reglado como en el de las técnicas y acciones de educación no reglada, participación e interlocución con la ciudadanía en cualquier colectivo (infantil, juvenil, adulto, veterano, especializado, académico, profano, autóctono y turista).

Un resultado del recorrido realizado sobre el proceso de configuración urbana de Vegueta y Triana subraya la necesidad de ajustar, al calor de la veracidad de las fuentes y la lógica científica del comportamiento de los elementos de la ciudad, la variedad de prejuicios, interpretaciones e inconcreciones en la memoria geográfica e histórica del ámbito que protagoniza la percepción de la sociedad. La limpieza de estos malentendidos es, por tanto, un objetivo irrenunciable del análisis geográfico y la acción educativa con vistas a un adecuado planteamiento de la sostenibilidad y estrategia integrada de estas zonas.

En este sentido, la juventud y vigencia de la planificación urbana en este caso es una fortaleza que no debe disimularse en este esfuerzo de investigación y de acercamiento ciudadano a las particularidades de un espacio con alto valor cultural como el analizado, como una hoja de ruta clara en el conocimiento de las fortalezas, problemas y desafíos con vistas a las próximas décadas.

El uso de las técnicas de reconocimiento del patrimonio y el paisaje cultural urbano, de análisis de la realidad urbana en sus múltiples dimensiones, de las infraestructuras de datos, sistemas de información geográfica y tecnologías de la información, o de los variados escenarios de la educación y didáctica de las ciencias sociales, queda demostrado como un criterio imprescindible.

BIBLIOGRAFÍA

- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (2014). *Plan especial de protección de Vegueta y Triana. Documento informativo*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (2017). *Plan especial de protección del entorno de la calle Perojo*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Bescós, A. (1984). *Procesos de crecimiento y transformación del área urbana de Las Palmas (1950-1980)* [tesis doctoral]. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Cáceres, E. (1980). *Formación urbana de Las Palmas*. Departamento de Arte, Ciudad y Territorio. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Casariago, J. y Guerra, E. (2001). *Contexto temático y ejemplos contrastados: la ciudad de las Palmas de Gran Canaria. Áreas de Oportunidad y Renovación del Frente Marítimo*. Harvard University.
- Choay, F. (2007). *Alegoría del patrimonio*. Gustavo Gili.
- González-Varas, I. (1999). *Conservación de bienes culturales*. Cátedra.
- Herrera, A. (1984). *Las Palmas de Gran Canaria*. Rueda.
- Lobo, M. (2023). *Historia de Las Palmas de Gran Canaria (1478-1599)*. Mercurio.
- Lozano, M. Y. (2015). *La planificación de los conjuntos históricos de Gran Canaria. Perspectiva crítica desde su ordenación urbanística* [tesis doctoral]. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Repositorio institucional de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. <https://accedacris.ulpgc.es/handle/10553/24328>
- Macías, A. M. (1984). *Economía y sociedad en Canarias durante el Antiguo Régimen en Canarias (circa 1500-1850)* [tesis doctoral]. UNED.
- Martín Galán, F. (1984). *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*. Las Palmas de Gran Canaria: Junta del Puerto de la Luz y Las Palmas.
- Morales, G. (1995). La Ciudad Jardín de Las Palmas de Gran Canaria (1880-1994). *Ería*, (36), 89-99.
- Morales, G., Hernández, S. y Lozano, M. Y. (2021). La Ciudad Jardín de Las Palmas de Gran Canaria como paisaje cultural urbano. *Vegueta: Anuario*

- de la Facultad de Geografía e Historia, (21) 1, 153-182. <https://doi.org/10.51349/veg.2021.1.07>
- Morales Padrón, F. (1993). *Canarias: crónicas de su conquista*. Cabildo de Gran Canaria.
- Murcia, E. (1975). *Santa Cruz de Tenerife, un puerto de escala en el Atlántico. Estudio de geografía urbana*. Aula de Cultura de Tenerife.
- Navarro, M. I. (2006). Las fundaciones de ciudades y el pensamiento urbanístico hispano en la era del descubrimiento. *Scripta Nova*, 218(43).
- Quero, D. (1987). *Gran Canaria. Hacia una estrategia territorial*. Gobierno de Canarias.
- Querol, M. A. (2010). *Manual de gestión del patrimonio cultural*. Akal.
- Quirós, F. (2009). *Las ciudades españolas en el siglo V*. Ediciones Trea.
- Roldán, R. (1994). Castillos de Canarias. En *Gran enciclopedia de Canarias* (tomo IV, pp. 882-886). Ediciones Canarias.
- Santana, A. (2001). *Evolución del paisaje de Gran Canaria (siglos XV-XIX)*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- Setién, J. M. (1997). *Plan general municipal de ordenación de Las Palmas de Gran Canaria (información urbanística)*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Torres, L. (1968). La Edad Media. En A. García, L. Torres, L. Cervera, F. Chueca & P. Bidagor, *Resumen histórico del urbanismo en España* (pp. 68-172). Instituto de Estudios de Administración Local.
- Tosco, C. (2009). El paisaje histórico: instrumentos y métodos de investigación. En J. Maderuelo (dir.), *Paisaje e historia* (pp. 89-110). Abada.
- Tous, J. (1995). *Las Palmas de Gran Canaria a través de la Cartografía (1588-1899)*. Cabildo Insular de Gran Canaria y Museo Militar de Canarias.

