

Un proyecto de ensanche: Arenales (1845-80)

JAVIER SOSA HENRÍQUEZ*

* Departamento de Ciencias Históricas.
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Desde su fundación la ciudad de Las Palmas ha visto delimitado su espacio urbano en función de una población asentada en el núcleo histórico, Vegueta y Triana, y la ocupación de espacio marginal en la zona de los Riscos por parte de aquella población menos favorecida económicamente.

Así y durante cuatro siglos son estas zonas las protagonistas del desarrollo urbano y demográfico de la ciudad en un espacio delimitado por murallas localizadas al norte y al sur de la ciudad. El resto, fuera de los muros, constituye un área básicamente dedicada al cultivo junto a pequeños núcleos de población marginal especialmente formada por trabajadores dedicados a actividades relacionadas con la agricultura y la pesca.

En este estado se encontraban las huertas de Triana, zona conocida como «las Arenas» y que antes de la expansión urbana del Ochocientos se consideraba como «fuera de la portada». Ésta iba a ser la zona elegida para proceder al crecimiento de la ciudad.

Este desarrollo viene avalado por un momento de auge económico derivado del comercio de la grana, si bien la ciudad no se convierte en zona productora de la misma, sí será su centro de distribución y de infraestructura necesaria para la comercialización de esa producción.

Protagonista de esta actividad económica será la burguesía, tanto local como extranjera asentada en la ciudad. Esta burguesía, beneficiaria en primera instancia del momento de euforia comercial e íntimamente ligada a las estructuras de poder municipal, será la encargada de promover el desarrollo urbano de la ciudad hacia el norte, hacia el punto de salida de la producción: El Puerto de La Luz, consiguiendo así colocar en el mercado una gran cantidad de terreno urbanizable que participará ahora del fenómeno de la especulación, revirtiendo sobre la misma clase social que promueve los beneficios obtenidos.

Sin embargo, para proceder a este crecimiento de Las Palmas hacia la zona portuaria desde el núcleo tradicional, hacían falta dos condiciones previas, relacionadas con la actividad urbana y la adaptación del casco antiguo a una extensión de sus propias fronteras: El derribo de la muralla de Triana y el posterior comienzo del eje vertebrador de la zona, la construcción de la carretera de segundo orden hasta el Puerto de La Luz.

A partir de 1852 se procede al derribo de la muralla de Triana y en cuanto queda abierto el acceso a las huertas comienzan las obras de la carretera¹.

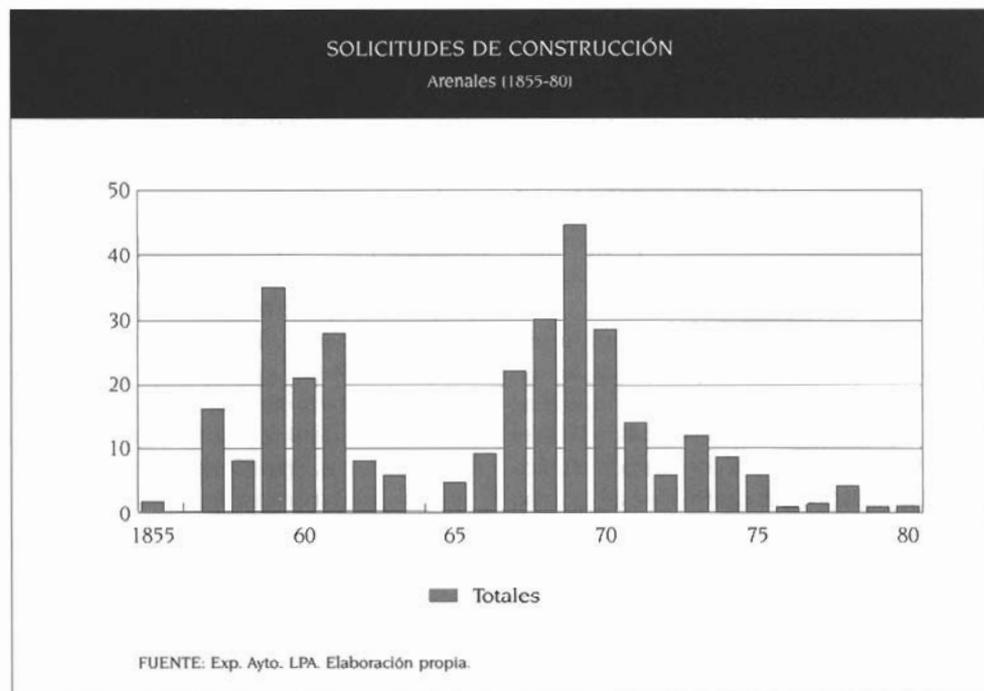
Desde 1858 comienzan las parcelaciones y repartos de sitios urbanizables por parte del Ayuntamiento por lo que el proyecto de Ensanche de la ciudad había comenzado.

La evolución urbana

Este proceso da lugar al comienzo de una nueva etapa en el desarrollo urbano de la ciudad, lo que se ha dado en llamar el «proceso urbano moderno»².

Comenzando en los años cincuenta del siglo XIX asistimos a un crecimiento mantenido de las solicitudes y concesiones de construcción en el nuevo barrio de las Arenas. El período 1857-63 (ver *Gráfico*) está caracterizado por una gran actividad de edificación, decayendo entre 1864-66 para volver a reactivarse en 1867 y mantenerse relativamente elevado hasta 1874, año en el que el descenso de concesiones es patente hasta el final del período que estudiamos, 1880, año en el que la ciudad y las islas en general están sumidas en una situación de crisis social y económica total, debido a la caída del comercio de la grana.

Incluso el Ayuntamiento frena en 1879 las concesiones gratuitas de sitios en la zona hasta que posteriormente en los últimos años del siglo y debido sobre todo a la construcción del Puerto del Refugio se volverá a activar la edificación en la ciudad.



La tipología de las solicitudes y concesiones realizadas a través del Ayuntamiento para poder construir en Arenales, va desde las peticiones tanto individuales como por Sociedades para la edificación de viviendas e incluso aquellas que tienen como fin levantar almacenes y diversas fábricas.

Así tenemos que en el periodo 1855-80 se producen un total de 320 concesiones de sitios, la mayoría de ellas solicitudes individuales para la construcción de casas de vivienda familiar si bien tenemos que señalar aquellas concedidas a la Sociedad Constructora de Edificios Urbanos que obtiene en 1869 la licencia para la fabricación de 11 casas en la calle Rabadán para ponerlas posteriormente en venta³.

Igualmente y atendiendo a otro tipo de concesiones de sitios no con el fin de ser habitados, encontramos en 1858 la solicitud por

parte de Federico Manly, Santiago Fernández Pasalodos y José Martín Romero para establecer una Sociedad Agrícola en los Arenales⁴.

Posteriormente en 1861, S. S. Swanson solicita un sitio para fabricar unos almacenes relacionados también con la actividad agrícola y ese mismo año P. Padillas Barba y Cía. solicita otra concesión de terrenos para edificar almacenes con las mismas características⁵.

De estas concesiones podemos entrever el hecho que pone una vez más de manifiesto la identificación entre burguesía local y comerciantes extranjeros así como la dedicación aún patente de muchos de los terrenos de Arenales como base de explotación agrícola durante un largo período de tiempo aun cuando este área se encuentra en vías de urbanización y en claro proceso de especulación.

El proceso de desarrollo urbano es rápido y mantenido, especialmente en su primera fa-

se de crecimiento que hemos establecido desde 1857 a 1863. La prensa de la época, testigo de excepción del acontecimiento, narraba así ese desarrollo al que la ciudad estaba asistiendo en su vertiente norte:

«En el barrio de los Arenales están concluidas y concluyéndose hasta cincuenta casas, 14 empezándose y todos los sitios de las calles principales pedidos. Es admirable el incremento que va tomando la ciudad por aquella parte»⁶.

No obstante el desarrollo de esta nueva zona va a encontrarse con problemas, fundamentalmente de tipo económico, que casi siempre chocaron con la imposibilidad de ser resueltos por parte de la corporación municipal. Ello implicará que dentro de este proceso de especulación urbana al que Arenales se incorpora, no siempre va a existir una planificación urbana que desarrolle las infraestructuras y potencie un crecimiento racional, que en palabras de Pérez García:

«Todos los proyectos encuentran las dificultades de un presupuesto público escaso y con unas inversiones estatales mezquinas además del problema de la rivalidad que influye a la hora de emprender la búsqueda de fondos públicos para desarrollar la infraestructura».

Por eso esta burguesía, protagonista de esta expansión de la ciudad hacia Arenales, «es de tipo comercial e incapaz de intervenir de forma decidida en la transformación urbana»⁸.

Realmente lo que se plantea en este proyecto de ensanche de la población previsto por el Ayuntamiento-burguesía local, es de disponer de un espacio que albergara aquella población que iba a ser fuerza de trabajo tanto en labores agrícolas que aún se mantienen en la zona como en actividades portuarias que cada vez más irán invirtiendo la tendencia hacia la ocupación de terrenos hacia Guanarame, paralela al desarrollo de las obras del Refugio. Pero el fenómeno que se genera de especulación del suelo va a dar lugar a que no toda la población va a poder acceder a una vivienda en esta zona de Arenales, hecho que además tendrá como consecuencia inmediata

el incremento de la población en la zona de los Riscos de la ciudad.

Otro tipo de instituciones existentes en Las Palmas y también en íntima relación con la burguesía local, como la RSEAP participan en el proyecto de ensanche de la ciudad.

Así en 1870 se presenta en la memoria de la Sociedad Económica el apoyo decidido al proyecto en ejecución, informando que:

«Nuestra municipalidad fijó su atención en la llanura de los Arenales, que presentaba las condiciones ventajosas de estar contigua al muelle, de ofrecer una superficie poco accidentada y sobre todo de no tener valor alguno los solares. Principiadas las construcciones en 1858 con arreglo a un plano de población perfectamente trazado, hoy ofrece este barrio un desarrollo fabuloso (...)

El aumento de población sigue siendo una progresión y el interés privado no puede satisfacer la apremiante necesidad de viviendas baratas»⁹.

Años después de haberse puesto en marcha este proyecto de ensanche de la ciudad, el Ayuntamiento saca a concurso en 1875 la realización de un plano de la zona con la intención de unificar criterios para la realización de las edificaciones. Las bases del mismo establecían una serie de condiciones para su ejecución, teniendo en cuenta una serie de aspectos que entre otros eran los de altura, superficie y una cierta ordenación del terreno, y que, resumidamente, eran los siguientes:

1. El plano debe incluir Parroquia, escuela, lavandería y mercado.
2. Para la dirección de las calles deberá atenderse a los vientos reinantes, haciendo que los barran los que la higiene señala como más saludables, o sea los del norte.
3. La altura máxima de los edificios no debe sobrepasar los 20 metros.
4. Cada edificio deberá tener una superficie edificada cuando menos de 150 metros cuadrados.
5. El plano establece la prioridad absoluta al enlace Las Palmas-Puerto facilitando a la

nueva ciudad la comunicación y acceso con la mayor rapidez y comodidad¹⁰.

No obstante este proyecto de ensanche programado se ve paralizado por varias razones que imposibilitan su puesta en marcha. Como primer motivo tenemos que tras agotarse el plazo estipulado de seis meses dado por la corporación y no habiendo concurrido ningún proyecto a la misma, el Ayuntamiento acuerda elevar instancia al Gobierno de S. M. «*solicitando tenga a su bien ampliar el plazo hasta finales de 1876*»¹¹ siendo así una prórroga de tres meses, la cual tampoco tuvo efecto.

Junto a esto, el arquitecto oficial de la ciudad, López Echegarreta, cesa su actividad en 1876 dejando así un vacío administrativo para la consecución del proyecto, agravado también por la situación de crisis económica por la que atraviesa todo el Archipiélago en estos momentos.

Por estas razones el ensanche de la población se realiza de forma caótica pues el ritmo de construcción en los años setenta del siglo, si bien había descendido, se mantenía aunque a bajos niveles y ya la zona contaba con todo lo edificado desde 1855.

El aspecto que el nuevo barrio ofrecía denotaba claramente la falta de control de la expansión a todos los niveles, especialmente en el decoro y aspecto externo, ya que incluso un periódico de la época califica a esta zona como de «*barrio de las ruinas*»¹² aludiendo a su aspecto.

Precisamente en los años de mayor ritmo de construcción, sobre 1860, el Ayuntamiento ordena la elaboración de un documento en el cual se expresa el estado de todas las casas que comprende el barrio de las Arenas, indicando los números de los sitios concedidos (refiriéndose a las parcelas y manzanas) las calles en los que están situados, los nombres de los dueños, el estado en que se encuentra la construcción así como las medidas de lo edificado y las necesidades en cuanto a encalado, falta de pretiles u otros elementos de la fachada.

En un total de seis calles (Paseo del Muelle, Alonso Alvarado, Paseo de las Victorias, Molino de Viento, Constanca y Murga) y una plaza (la de la Feria) hemos podido contabilizar un total de 152 construcciones distribuidas como en el cuadro de la siguiente página.

Con ello tenemos que 5 años después de la primera solicitud de construcción en la zona, el 55% de las mismas ya habían concluido su construcción y del 45% restante muchas de ellas están en fabricación si bien aún no concluidas.

De ese total de 69 sitios que consideramos sin concluir, tan sólo 10 corresponden a lugares en los que no se ha comenzado ningún tipo de fabricación. Evidentemente esto responde a la medida tomada por el Ayuntamiento de no renovar licencias de construcción a aquellas solicitudes que una vez concedidas no hubieran comenzado las obras en un plazo de tres a seis meses.

Entre los nombres de los propietarios y, como hemos podido constatar a lo largo del presente trabajo, destacan miembros de la burguesía local tanto canarios como extranjeros y relacionados tanto con la actividad política como comercial.

Entre ellos destacan J. Ripuche y Andrés Escrofet como propietarios de sitios en el Paseo del Muelle. Tomás Miller, Diego Wood y M. Massial en Alonso Alvarado y así muchos más ejemplos. Y en cuanto a propietarios de origen español, tenemos los nombres de Esteban del Rosario, Fernando Bácz Cambreleng, Domingo Pérez Galdos, Cristóbal Manrique de Lara como dueños de lugares en esta zona¹³.

Sin embargo las concesiones de sitios no se realizaban de forma arbitraria. Los dos puntos claves de la zona eran el muelle de San Telmo y la carretera al Puerto de La Cruz. Por tanto, y corroborando la idea expuesta por Martín Galán¹⁴, existió un reparto espacial de los sitios de Arenales en función de la proximidad o no de la parcela a estos dos ejes neurálgicos del desarrollo económico. Esto aún agudiza

CALLE	SIN CONCLUIR	CONCLUÍDAS	TOTAL
Paseo del Muelle	1	8	9
Alonso Alvarado	29	35	64
P. de las Victorias	13	7	20
Molino de Viento	1	16	17
Constancia	19	13	32
Murga	5	3	8
Plaza Feria	1	1	2
TOTAL	69	83	152

FUENTE: Exp. Ayto. LPA. Elaboración propia.

más el hecho de que Arenales fuera un barrio realizado por y para la burguesía capitalina básicamente pues además, existían capas dentro de este grupo social, lo cual queda patente a la hora de las concesiones.

Conclusión: Un ensanche atípico

— La expansión de la ciudad de Las Palmas hacia Arenales responde aparte de a un proceso de desarrollo demográfico, sobre todo a uno de especulación del suelo por parte de la burguesía enriquecida con el comercio de la grana y la implantación del Puertofranquismo a mitad del siglo XIX.

— Este proceso no contó con una verdadera programación municipal y cuando la hubo, nunca fue completa, pues a pesar de haber sido dirigido por el Ayuntamiento, siempre respondió a sus propios intereses, y también la falta de liquidez económica impidió la ejecución de un Ensanche bajo los cánones de los que, por la misma época, se realizaron en otras ciudades del país.

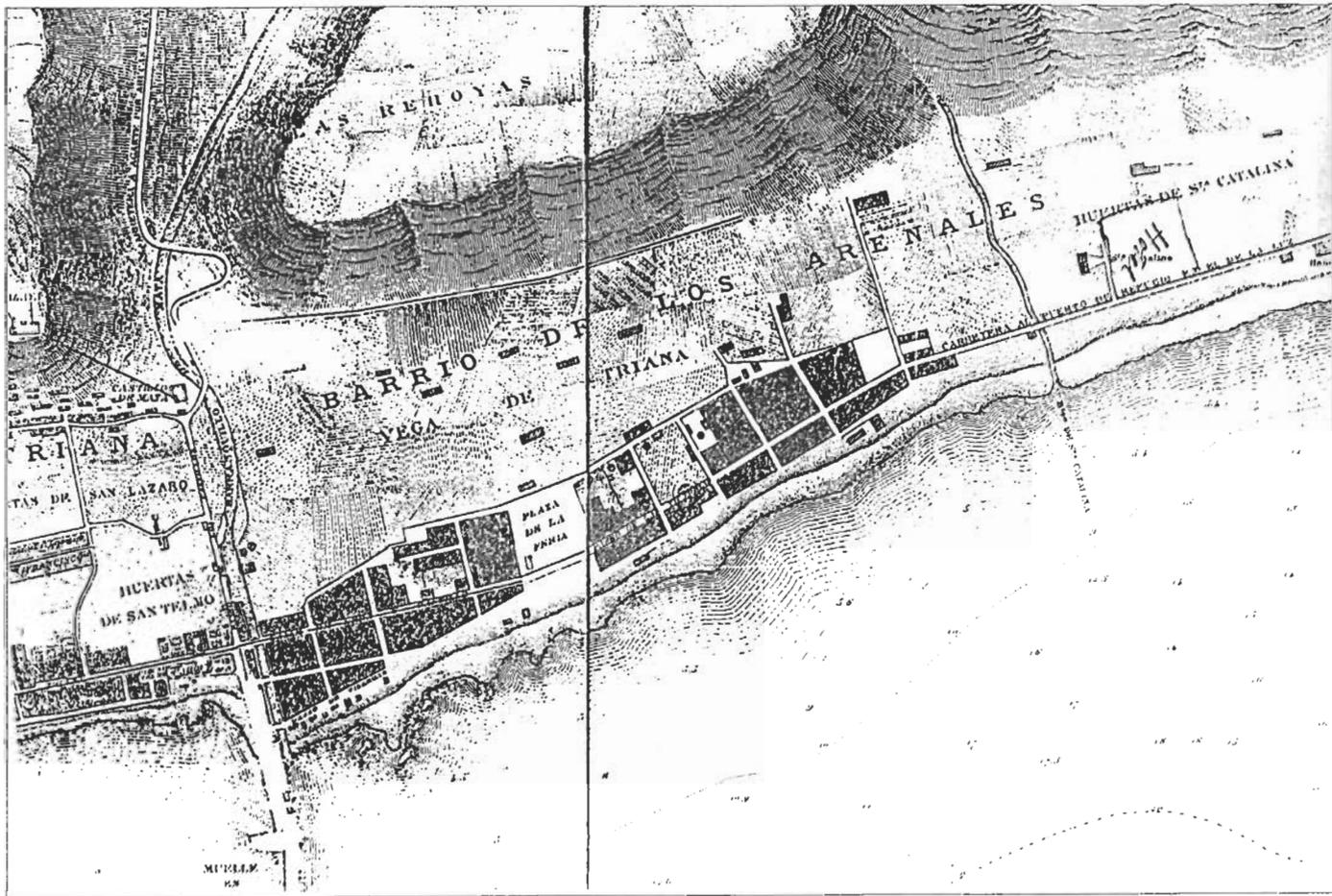
— El proceso de edificación no tuvo como consecuencia inmediata la absorción de la nueva zona de población de cualquier capa social, al contrario, potenció el asentamiento en los Riscos de más población marginal al no

poder acceder a una vivienda en los términos de las que se estaban edificando en el barrio de los Arenales.

— Sin embargo este proceso de urbanización hacia la zona norte de la ciudad sí potenció la comunicación entre el núcleo tradicional y el área portuaria, futuro centro de desarrollo económico y social de la ciudad.

— Podemos caracterizar el crecimiento urbano de Arenales como dirigido pero descontrolado. La situación de falta de Arquitecto oficial, la desidia municipal al no aprobarse las bases del ensanche y el proceso de enriquecimiento de la burguesía, que controla el Ayuntamiento, da lugar a ésta que hemos dado en llamar «programación atípica» del proyecto de ensanche.

— Desde finales de los años setenta del siglo XIX, la actividad constructora en la zona decae y tras un período de receso motivado por la situación económica, a finales de siglo el motor de empuje de la actividad edificadora será el Puerto de La Luz y la ciudad asiste a un nuevo período de desarrollo urbano al ampliarse la zona de hábitat hasta Guanarteme-Puerto de La Luz, conllevando nuevas expectativas para la ciudad tanto en términos socioeconómicos como urbanísticos.



PLANO DE ARENALES SEGUN LOPEZ ECHEGARRETA
AÑO DE 1883

NOTAS

- 1 MARTÍN GALÁN. La formación de Las Palmas ciudad y puerto, p. 162.
- 2 MARTÍN GALÁN. Op. cit., p. 135.
- 3 Véase la comunicación presentada al X Coloquio de Historia Canario-Americana, Las Palmas diciembre de 1992 por González Rodríguez, C. y Sosa Henríquez, J. con el título «Sociedades Constructoras en Las Palmas en el siglo XIX» (en prensa) donde se analizan las construcciones realizadas por esta institución en la ciudad de Las Palmas y que contribuyeron al desarrollo urbano de la ciudad especialmente en la zona nueva de Arenales.
- 4 AHPLP. Expedientes municipales. serie: Policía y ornato, leg. 1, exp. 43.
- 5 AHPLP Expedientes municipales. serie: Policía y ornato, leg. 2, exps. 72 y 79.
- 6 «El Ómnibus», 4 de julio de 1860. H.M.C.
- 7 PÉREZ GARCÍA, J. M. La situación política y social en las Canarias orientales en la época isabelina, p. 216
- 8 CASARIEGO RAMÍREZ, J. Las Palmas: Dependencia, marginalidad y autoconstrucción, 1987, p. 50.
- 9 ANALES DE LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE LAS PALMAS. Informe correspondiente al primero de agosto de 1870. Biblioteca del Museo Canario.
- 10 AHPLP. Expedientes municipales, serie: Obras Públicas, leg. 7, exp. 127.
- 11 AHPLP. Expedientes municipales. Serie Obras Públicas, leg. 7, exp. 127.
- 12 *El Ómnibus*. 1 de noviembre de 1865. H.M.C.
- 13 AHPLP. Expedientes municipales, serie: Policía y ornato, leg. 2, exp. 52, año 1860.
- 13 MARTÍN GALÁN, J. F. Op. cit. p. 197.