

# LA COLONIZACION ATLANTICA: LAS CIUDADES CANARIAS

Juan Ramírez Guedes

La colonización de las islas del Atlántico corresponde a la primera fase de la expansión ultramarina hispano-portuguesa; como tal, y en el caso español, la experiencia de la fundación de las ciudades coloniales canarias representa un episodio de transición en el proceso constitutivo de las pautas fundamentales del urbanismo hispanoamericano.

La práctica fundacional y transformativa de las ciudades canarias se articula en torno a mecanismos de conformación morfológica que, vinculados en algunos casos a la tradición de la malla ortogonal y en otros a la configuración del espacio urbano mediante operaciones arquitectónicas singulares, ofrecen una cierta especificidad, contradictoria y ambigua, propia del carácter preliminar y fronterizo de la ciudad canaria de colonización, entre la inercia medieval y la proyección renacentista.

## The colonization of the atlantic: the Canary Island cities

The colonization of the atlantic island corresponds to the first phase of spanish and portuguese overseas expansion; thus, in the spanish case, the canary colonial city foundation experience, represents a transitional episode in the constitutive process of basic spanish-american town planning patterns.

In the canary islands cities, the foundational and transformative practice, adopts itself to morphological conformation rules, that are tied to the right-angled grid tradition, or to the proceeding urban space configuration by means of isolated architectural works, offering some ambiguous and contradictory specific features, inherent in the make-shift and frontier-like canary colonial town character, between a medieval heritage and the renaissance projection.

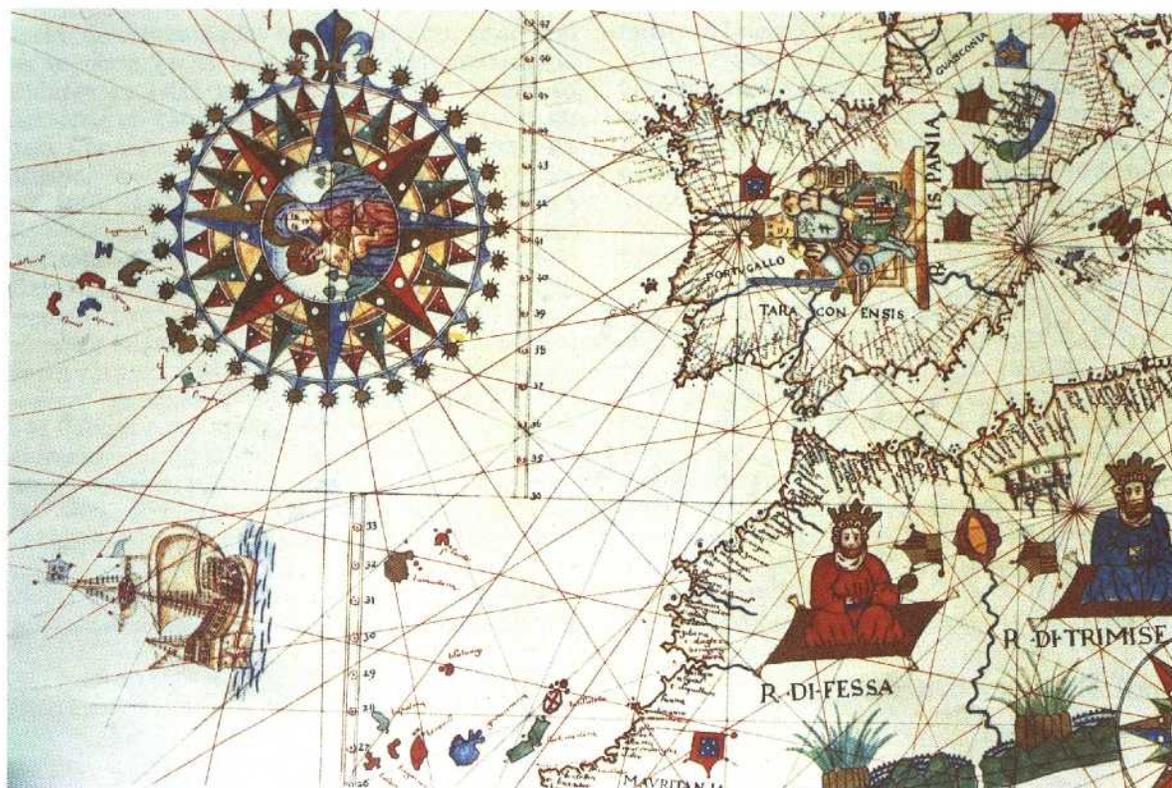
LA génesis de los asentamientos hispano-portugueses en las islas atlánticas se localiza en el origen de la vasta empresa de la expansión colonial europea, constituyendo la toma de posesión y poblamiento de estos archipiélagos el primer paso para la más compleja tarea de la apertura y dominio del océano Atlántico y sus rutas de navegación, conducentes al continente americano y a la circunvalación de Africa. Aunque la iniciativa colonial europea española y portuguesa en estas islas se presenta como una empresa o una serie de empresas que encuentran su razón de ser en la propia puesta en explotación de sus territorios, desde los inicios ostenta también un

carácter instrumental respecto de operaciones de mayor envergadura, tales como la constitución de bases o estaciones marítimas para una ulterior proyección de la expansión europea hacia otros continentes, así como para el posterior encadenado de las líneas de singladura de las marinas mercantes, creando puertos intermedios de avituallamiento. Tal es la dimensión que las islas del Atlántico comprendidas en la intersección de las áreas oceánicas española (la elipse Sevilla-Canarias-Antillas-Azores) y portuguesa (el triángulo Lisboa-Brasil-Buena Esperanza) (1), desarrollarán a partir de finales del siglo xv con su incorporación al sistema europeo.

Juan Ramírez Guedes es arquitecto y profesor colaborador de Urbanística de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Las Palmas.

Este trabajo es una introducción a la investigación, actualmente en marcha, sobre las ciudades canarias en la etapa colonial.

(1) BRAUDEL, F. (1976): *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* (vol. I, 2.<sup>a</sup> ed.). Fondo de Cultura Económica, Madrid, p. 295.



*El Atlántico y las Canarias en un portulano del siglo XVI*

El área así delimitada, correspondiéndose con la región natural macaronésica, formada por los archipiélagos de Azores, Madeira y Canarias fundamentalmente se ubica en la plataforma atlántica inmediata a la Península Ibérica y conforma, por ello, su trampolín oceánico natural, así como una prolongación de la región mediterránea. En consonancia con ello, ya en los albores de la formación de los imperios marítimos español y portugués, se produce la colonización de estos territorios insulares y su incorporación como nuevas periferias al sistema económico europeo, pasando a desempeñar en tal esquema un papel anteriormente atribuido a regiones como las islas del Mediterráneo (2).

De este modo, y a título de ejemplo, vemos cómo el cultivo de la caña de azúcar se desplaza desde Sicilia, Malta, Creta, etc., a Madeira y Canarias ya en el siglo XV, aunque y en concordancia con el ensanchamiento de las fronteras coloniales, dicho cultivo pasará a su vez a Brasil y las Antillas, decayendo posteriormente en los archipiélagos atlánticos. Los roles productivos de las sucesivas periferias se articulan según las diferentes condiciones de explotación, tanto más drásticas y, por ello, más inmediatamente rentables, como alejadas del centro (3).

Se afirma así el carácter transicional que el conjunto de la operación colonial atlántica ostenta no sólo en cuanto a su rol geográfico y estratégico,

sino incluso respecto de su propia organización económico-productiva.

Este proceso colonizador atlántico vendrá entonces revestido de un carácter preliminar improvisado y experimental, representando en cierto modo respecto de la colonización del Nuevo Mundo una suerte de banco de pruebas en el que se apuntarán de modo imperfecto algunas de las constantes que luego estarán presentes en la experiencia americana.

En el caso de Canarias, la colonización del territorio insular se organizaría en base a los «repartimientos», otorgamientos de tierras cultivables y aguas en régimen de gratuidad o sujetos a canon, en función del régimen administrativo de cada isla. Islas de señorío (Lanzarote, Fuerteventura, Gomera e Hierro) eran las conquistadas por señores feudales que organizaban autónomamente los otorgamientos sujetos a pago de derechos convencionales; islas realengas, en cambio (Gran Canaria, Tenerife y La Palma) eran conquistadas directamente por la propia Corona, que posteriormente distribuía tierras y aguas entre los participantes en la empresa, en régimen de propiedad y gratuitamente. Este esquema establecería una red productiva para la puesta en explotación de la práctica totalidad del territorio útil. En este contexto, las propias ciudades se formarían a partir de otorgamientos de parcelas o solares para la construcción, siendo los centros a partir de los cuales se garantizaría el gobierno y la administración de la organización territorial descrita.

El tema central que nos ocupa, la formación física de estas ciudades en la etapa colonial, revela

(2) WALLERSTEIN, I. (1979): *El moderno sistema mundial* (vol. I). Siglo Veintiuno Eds., Madrid, p. 122.

(3) WALLERSTEIN, I.: *Op. cit.*, pp. 123-124.



Plano de Las Palmas. Leonardo Torriani, 1590

una especificidad que se evidencia en el carácter atípico de su génesis y posterior desarrollo, coexistiendo en tal proceso mecanismos de signo medieval con otros más asimilables a los estereotipos coloniales renacentistas profusamente representados en Hispanoamérica.

Paradójicamente, en un proceso relativamente episódico y coyuntural, se condensan una serie de fenómenos contradictorios que sólo se hacen explicables en una óptica de «larga duración» donde se conjuguen las inercias medievales con otros rasgos embrionarios de conformación urbana. Sobre la supuesta oposición mutuamente excluyente, ciudad medieval-ciudad renacentista, prevalece la existencia de obvios elementos de continuidad (4), que subsisten a las sucesivas transformaciones.

Así pues, en las ciudades canarias de la etapa colonial vamos a encontrar signos propios de su relativa condición de operación medieval atípica y tardía, junto a su ubicación temprana en la incipiente corriente fundacional colonizadora española.

No nos detendremos en el desarrollo de una descripción de la historia de la colonización de las islas Canarias ni en un análisis filológico del devenir histórico de sus ciudades, aspectos sobre los que existe una amplia y documentada bibliografía (5); nos centraremos, en cambio, en el

examen de algunas cuestiones fundamentales para la definición de la relativa especificidad de estas ciudades desde la óptica de la morfología urbana, es decir, desde el punto de vista de la ciudad como realidad física construida como manufactura (6).

Algunos de los citados rasgos caracterizadores atañen a la mayoría de las ciudades fundacionales canarias; otros sólo son reconocibles en algunas de las de mayor complejidad, como son los casos de Las Palmas (en la isla de Gran Canaria) y La Laguna (en la isla de Tenerife), ciudades principales en esta primera etapa colonial. Otras características, en fin, se circunscriben, por el contrario, a los núcleos más pequeños y sencillos.

Podemos establecer un esquema de los principales elementos definidores de la ciudad colonial canaria desde la perspectiva de sus mecanismos de configuración morfológica:

1. Ausencia de operación planimétrica prefiguradora de la fundación. De ello la inexistencia de un control geométrico explícito de la trama, al menos en una primera fase.

2. Conformación sucesiva por fases de refundación del centro principal y consiguiente reorganización del esquema estructural general. Esta característica afecta básicamente a las ciudades principales, Las Palmas y La Laguna.

(4) Vid., DE SOLA MORALES, M. (1981): «Prerrafaelismo en las ciudades», en *Arquitecturas Bis*, 38-39, Barcelona, p. 31.

(5) A este respecto, véanse:

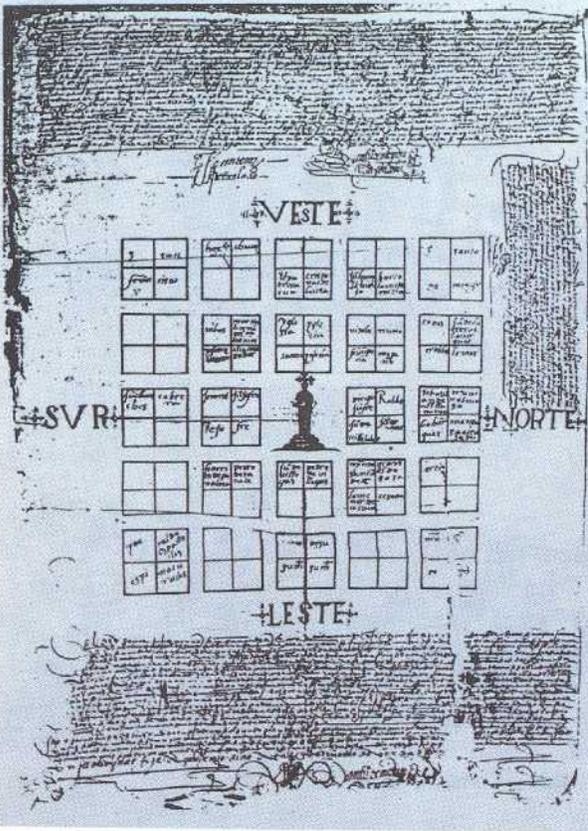
a) DE VIERA Y CLAVIJO, J. (1776): *Noticias de la historia general de las islas Canarias*. Ediciones Goya, Santa Cruz de Tenerife, 1971.

b) MILLARES TORRES, A. (1893): *Historia general de las islas Canarias*. Edirca, Las Palmas, 1977.

c) RUMEU DE ARMAS, A. (1947-50): *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*. CSIC, Madrid.

(6) BORTOLOTTI, L. (1984): «Arquitectos, urbanistas e historia urbana», *ETSA del Vallés*, Barcelona, p. 3.

19. Plano de fundación de la ciudad de Mendoza en Argentina.



Mendoza. Argentina, 1562

3. Completamiento de la organización general mediante la formación de una red de centros secundarios.

4. Operatividad de determinadas emergencias arquitectónicas como generadores y conformadores del espacio urbano.

5. En una fase posterior de formación, tanteos en la utilización del cuadrillaje. Operaciones de regularización del trazado.

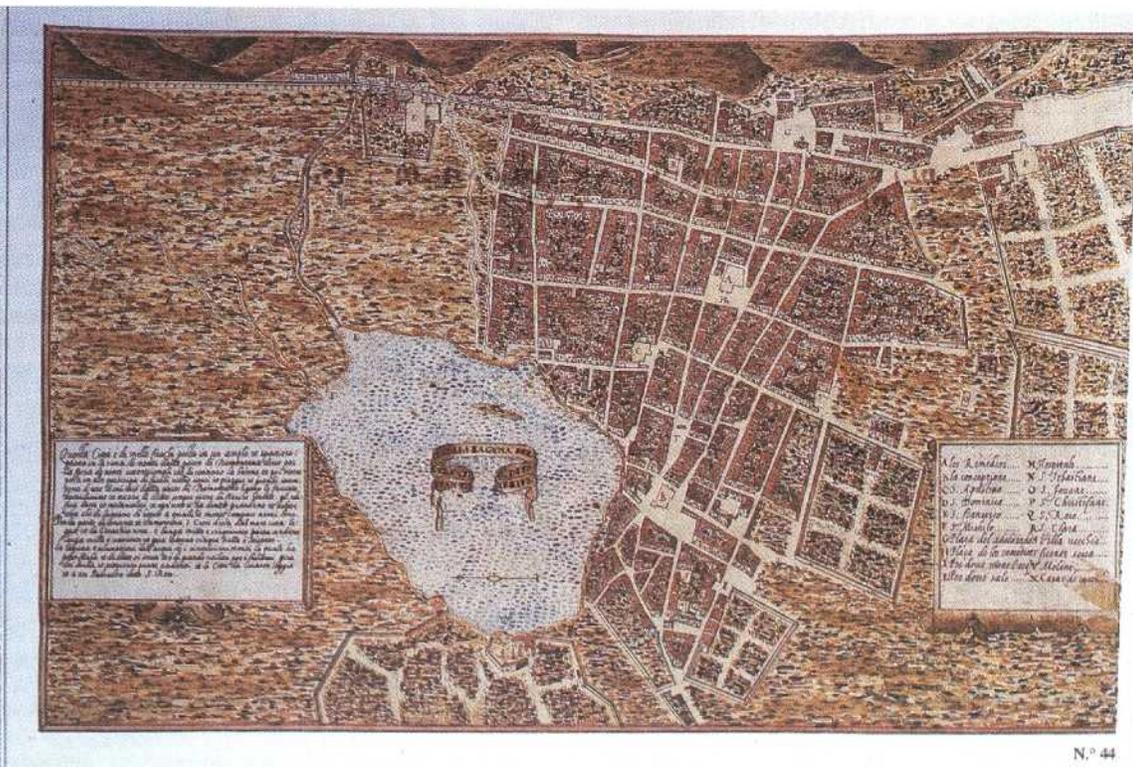
En determinados casos se da una utilización temprana, conformándose el núcleo original o parte del mismo en base a una malla aproximadamente regular.

6. Irrelevancia (en caso de existir) de las murallas como elemento urbano generador de forma de ciudad.

Como se ha expresado en el primer punto, a diferencia de la práctica totalidad de las ciudades coloniales americanas, levantadas en función de un proyecto, las ciudades canarias carecieron de una prefiguración planimétrica, incluso en aquellos casos en los que los núcleos primarios presentan una mayor complejidad. En las ciudades más importantes, las citadas Las Palmas y La Laguna, tal circunstancia trasciende en la extrema irregularidad de sus recintos primitivos. La primera cartografía de estas ciudades corresponde a los levantamientos realizados por el ingeniero italiano Leonardo Torriani (7) hacia 1590, cuando, por ejemplo, la fundación de Las Palmas data de 1478.

(7) TORRIANI, L. (1590): *Descripción de las islas Canarias*. Ediciones Goya, Santa Cruz de Tenerife, 1978. Las ilustraciones correspondientes a los planos dibujados por

L. Torriani que se incluyen en el presente trabajo han sido tomadas del libro *La primera imagen de Canarias*, editado en 1986 por el Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias.



La Laguna. L. Torriani, 1590

La carencia de una operación previa de planificación física da por sí sola una idea de la improvisación que preside este proceso fundacional, marcando considerables distancias con el elaborado procedimiento que las Leyes de Indias consagran para el caso americano.

A partir de los núcleos fundacionales, las ciudades canarias sufren diversas transformaciones que, circunscribiéndose a los casos más importantes, van a consistir en una rearticulación de su estructura con el probable fin de corregir vicios de origen que afectan a sus tramas, haciéndolas poco aptas para el desarrollo ordenado o para alcanzar determinado grado de formalización más acorde con sus roles de ciudades principales. Dichas operaciones de transformación van a basarse tanto en Las Palmas como en La Laguna, en una redefinición de la ciudad a partir de un cambio de centralidad. De esta forma, el centro primitivo, en ambos casos vinculado a una iglesia matriz, perderá su papel en beneficio de un nuevo centro fundado en un punto diferente, que hará gravitar sobre sí el desarrollo posterior.

En el caso de La Laguna, este proceso se verifica mediante la creación de un nuevo núcleo, regular y desconectado del primitivo, en torno a una plaza, asimismo, de nueva creación, la plaza del Adelantado. La potencialidad del nuevo cuadrillaje generado a partir de la plaza constituirá sucesivamente el tejido de soldadura que conectará el nuevo centro con el original, otorgándose a la nueva malla el papel de soporte estructural de la ciudad (8).

En Las Palmas, diversamente, la creación de un nuevo centro se sustentará en las sucesivas fases de

la construcción de la catedral de Santa Ana y en la formación de la plaza del mismo nombre, subordinada desde el inicio a la edificación del templo (9).

Dos respuestas, pues, diferentes al mismo problema de la refundación del centro de la ciudad. En el caso de La Laguna, se afronta, mediante la utilización del trazado y la creación de un elemento de carácter colectivo, la plaza que, al igual que en las ciudades americanas, deviene en organizador del espacio urbano, mientras que en el caso de Las Palmas se aborda el problema mediante la erección de una pieza arquitectónica singular, la catedral, que se adjudica el papel de organizador del espacio, opción más próxima a la tradición medieval (10).

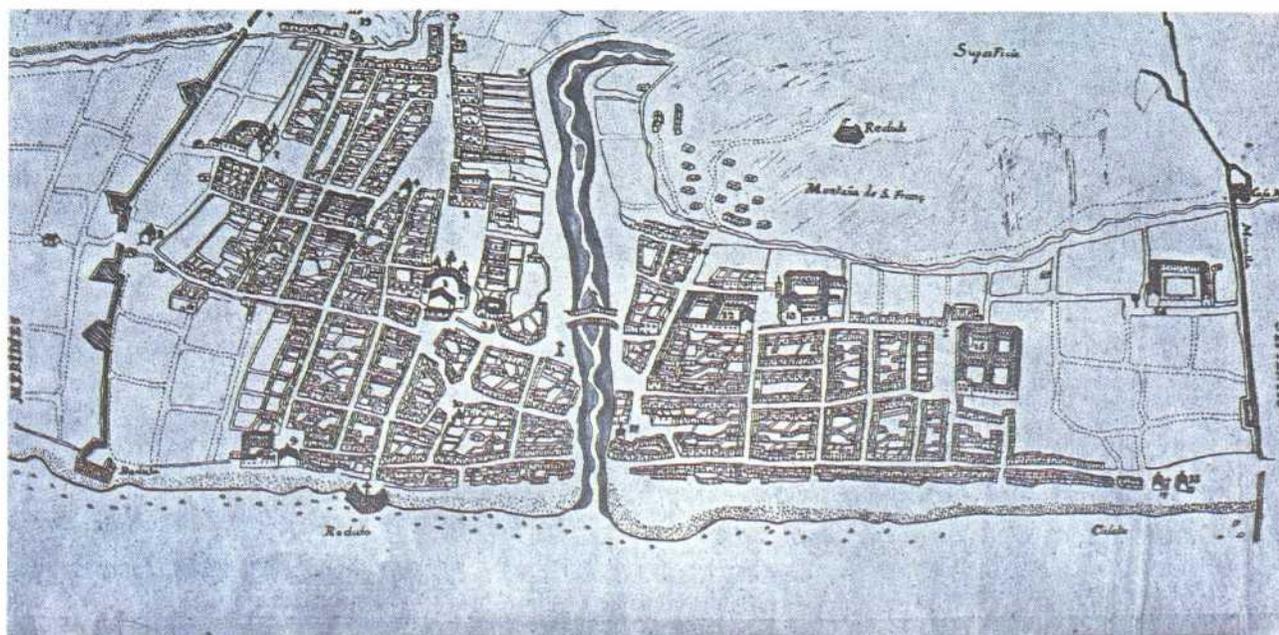
Las estructuras organizadas en torno a estos centros se completan, como en muchas ciudades americanas, con la red periférica de subcentros, normalmente dominados por un convento anejo a una plaza o plazuela que, fundados en muchos casos autónomamente en terrenos exteriores a la ciudad, provocarían la consolidación de caminos que devendrían posteriormente en calles a medida que los límites de la ciudad ganaban su proximidad. Por ello, las estructuras viarias de conexión generadas, o al menos condicionadas por estos conventos, dispondrán de una cierta regularidad en aquellos casos en que se haya adoptado en algún momento un instrumento garantizador del control del desarrollo, caso de La Laguna.

Respecto de la utilización del cuadrillaje, hemos visto cómo en La Laguna, a partir de la fundación del segundo centro, se convierte en un instrumento relativamente responsable de todo el desarrollo posterior, mientras que en el caso de Las Palmas,

(8) Para el caso de La Laguna, véase el artículo de BOTE DELGADO, M., publicado en este mismo número (de *Ciudad y Territorio*).

(9) Vid., RAMÍREZ GUEDES, J. (1986): «Las Palmas, ciudad colonial», en *Basa*, 4, Santa Cruz de Tenerife.

(10) Vid., AA. VV. (1987): *Historia urbana de Iberoamérica* (vol. I), Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, Madrid, p. 291.



Las Palmas. Pedro Agustín del Castillo. 1686. Copia de 1768

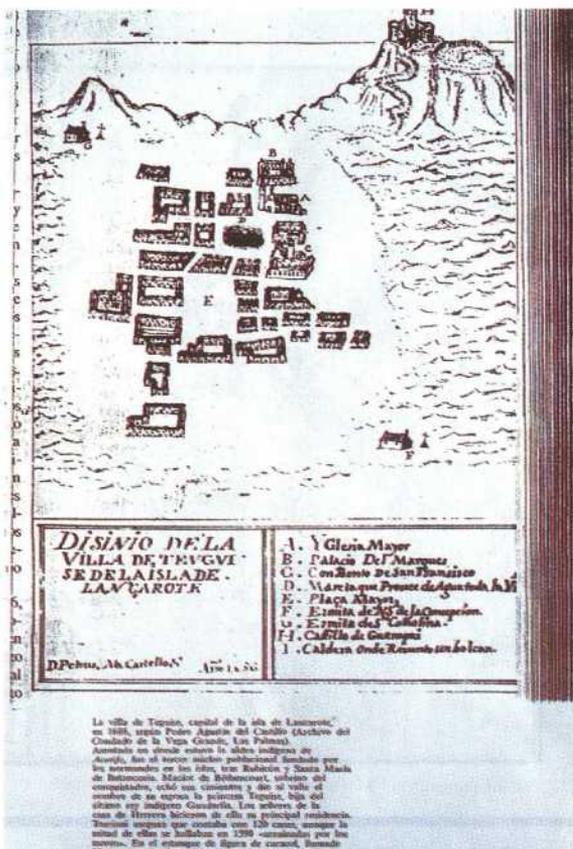


el uso que se hace del mismo es bastante escaso sobre todo en el lado sur de la ciudad, Vegueta, donde se localizan el centro primitivo y el nuevo centro de Santa Ana, organizado a partir de la catedral.

En ciudades más pequeñas, como Garachico en Tenerife, o San Sebastián, en la Gomera, y Teguiise, en la isla de Lanzarote, aunque no puede afirmarse la existencia de un plano previo de la ciudad, como ya se ha explicado, sí es verosímil la posible práctica del replanteo a escuadra y cordel que otorgan a sus núcleos una regularidad destacable en el contexto de las ciudades canarias. En el caso de Garachico, esta regularidad vendría disminuida por la orografía del asentamiento, siendo más legible la ortogonalidad de San Sebastián de la Gomera pese a su reducida dimensión. En el caso de Teguiise, en Lanzarote, y ateniéndose al plano de Pedro Agustín del Castillo de 1686, era más notable la proximidad a los dameros americanos.

Las ciudades canarias, por lo general, no se fundaron rodeadas por murallas. En los casos que se edifican, se hace a posteriori merced a la amenaza de ataques piráticos. En el caso de Las Palmas, la muralla no guarda relación alguna con la forma general de la ciudad; no se ciñe a un perímetro edificado. Estas murallas no constituyen, al contrario que las murallas de las ciudades medievales, un hecho urbano imbricado en la estratigrafía de la ciudad. Tampoco se vinculan a la forma urbana en el sentido en que las murallas estrelladas renacentistas se corresponden con determinados trazados; por ello, es total su irrelevancia como elemento físico urbano, no trascendiendo su vigencia más allá de las puras funciones defensivas o fiscales.

La evolución de la ciudad de La Laguna en base a una secuencia de refundación del centro que llegaría a plantear un tercero equidistante de los anteriores, aunque ya inmerso en la lógica geométrica generada por la plaza del Adelantado mediante el cuadrillaje, frente a la rearticulación



Teguiise. P. A. del Castillo, 1686

de Las Palmas a partir de un episodio arquitectónico singular en un proceso más medieval que moderno, todo ello junto a los paralelismos relativos que las ciudades del archipiélago muestran respecto de las hispanoamericanas, permite aproximarse a la contradictoria realidad urbana de la etapa colonial canaria, una realidad de ensayo y de transición.