

EL PLAN DE ZUAZO PARA LAS PALMAS

Joaquín Casariego Ramírez

El artículo trata de establecer una correlación histórica entre el Plan que Secundino Zuazo realiza para la ciudad de Las Palmas en 1944 y las transformaciones reales que en esta ciudad se producen en el período 1940-1960. La tesis que se defiende es que dicho Plan al plegarse a las corrientes más radicales de Movimiento Moderno se plantea un modelo de ciudad excesivamente rígido, absolutamente acabado y con una fe total en el control del crecimiento urbano mediante la utilización de modelos muy formalizados.

La situación económica y política del momento, que se agrava por el aislamiento secular de las islas, va a desencadenar, sin embargo, fenómenos de crecimiento periférico que poco tienen que ver con lo proyectado por Zuazo, configurándose en la práctica una nueva ciudad constituida sobre todo por la suma de polígonos de viviendas al margen de la ciudad existente.

LA contrastación entre el plan del arquitecto Secundino Zuazo para la ciudad de Las Palmas y las incidencias que sobre la misma se producen desde 1940 hasta la redacción del siguiente Plan, aproximadamente dos décadas después, servirán, con las limitaciones, propias de tratarse de un ejemplo nada común en la historia del planeamiento de esta ciudad, y en un contexto poco familiarizado y posiblemente nada interesado en la práctica institucional de la urbanística moderna, para reflejar hasta qué punto lo que se ha hecho en llamar el Movimiento Moderno se alejó de los problemas de la ciudad real, e impregnó de esa ideología renovada a sus contemporáneos más conspicuos y más experimentados como es el caso de Zuazo.

Joaquín Casariego Ramírez es Profesor Titular de Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Las Palmas.

(1) «Crecimiento urbano de Las Palmas y planeamiento. Una

Zuazo's plan for the town of Las Palmas

This paper seeks to establish a historical relation between Secundino Zuazo's 1944 Plan for the town of Las Palmas de Gran Canaria, and the actual transformations that took place in this town during the period 1940-1960.

The thesis advanced is that the said plan, by adhering to the most radical currents within the Modern Movement, puts forward an excessively rigid, and absolutely finished model for the city, with total faith in the control of urban growth through very formalized models.

The economic and political situation, worsened by the secular isolation of the islands, did, nevertheless, set-off peripheral growth phenomena that have little to do with Zuazo's project, and growth phenomena which produced in practice a new city shaped by the aggregation of housing estates marginal to the extant city.

En 1942, año en el que se redacta por cuarta vez un Plan General para la ciudad de Las Palmas (1), ésta ha absorbido algo más de doscientos mil habitantes y la superficie total ocupada por la edificación alcanza las mil hectáreas, sin embargo, lo que hemos de considerar como el área urbana de la ciudad, es significativamente superior, ya que el territorio urbano que hasta 1940 se había restringido a la zona baja dentro del perímetro natural que se forma entre las laderas y el mar, ocupa veinte años más tarde, la totalidad de la meseta más próxima, con la consolidación, otra vez, de una nueva periferia.

El hecho no es fortuito, ni siquiera se debe considerar característico de una etapa concreta de la historia de la ciudad.

relación histórica a analizar». Eduardo Cáceres Morales en «Canarias ante el cambio»: Universidad de La Laguna. Santa Cruz de Tenerife, 1980.

Años antes de que el espacio urbano delimitado por las murallas de la ciudad vieja (Vegueta y Triana) se haya agotado totalmente, la expansión del barrio de Arenales es un hecho físicamente reconocible; y apenas se han iniciado los primeros asentamientos en este sector y las intervenciones tendientes a articularlo con los antiguos barrios, se está desarrollando, a cuatro kilómetros de distancia, y sin solución de continuidad, el nuevo barrio de la Isleta, que, con el desarrollo portuario, alcanzará en pocos años una dimensión comparable al núcleo fundacional.

En el espacio temporal que se produce entre la desaparición de las murallas (1860) y el plan de Zuazo (1944), la ciudad ha pasado de 15.000 habitantes a 120.000 (2). Y así como los planes realizados por Laureano Arroyo en 1898 y por Miguel Martín en 1922, ponen las bases para el futuro crecimiento de la ciudad y de alguna forma se adelantan a estos «saltos» en un intento de regular la forma de la ciudad futura (es el caso de la propuesta para el nuevo sector del Puerto en el Plan de Arroyo o el trazado de Miguel Martín para cubrir el espacio entre aquel y la ciudad vieja), en la etapa correspondiente a la teórica vigencia del

Plan Zuazo (3), el crecimiento se producirá sin esquema de referencia alguno que articule la ciudad existente con el nuevo «salto». El afán de imponer un modelo de ciudad al margen de los mecanismos reales mediante los cuales ésta se transforma (y esto no prejuzga que los planes anteriores lo hicieran), incapacita al propio documento como instrumento operativo, aun a sabiendas de que el efecto real de los planes sobre el desarrollo futuro de las ciudades pueda ser en algunas ocasiones insignificante.

Y el caso es que el personaje, Secundino Zuazo, que colateralmente protagoniza esta historia, no debe considerarse como un exponente destacado, ningún español lo fue, entre los arquitectos que se integraron en los grupos de «vanguardia» europeos (4); lo que no le impide ejercer un papel preponderante en la arquitectura y urbanismo oficial en la etapa de la Segunda República (5) ni dejar de participar del influjo cultural que, a través de dichos contactos, en España se produce en consonancia con los ideales del nuevo régimen instaurado.

Cuando Zuazo llega a Las Palmas en 1941 (6), trae consigo no sólo su participación en numerosos

(2) «Evolución moderna de la población en Canarias». Eugenio Burriel. Aula de Cultura. Cabildo Insular de Tenerife.

«Estructura social y económica de Canarias I». Marcelo Alvarez. CIES. Las Palmas, 1980.

(3) El Plan, redactado entre septiembre de 1943 y diciembre de 1944, nunca llega a aprobarse. El aprobado en 1952 (Pleno Municipal del 30 de enero) mantiene las directrices generales de aquél pero plantea modificaciones en sectores concretos al comprobar su inviabilidad. De todos modos son el único esquema de referencia hasta la redacción del Plan de 1962.

(4) La vanguardia europea que, de alguna forma, estaba representada en las reuniones de los CIAM, tuvo una participación española muy reducida y casi todos pertenecían a la llamada «Generación del 25». No tenemos referencias de que Zuazo, algo

mayor que este grupo de jóvenes arquitectos, se incorporará a dichas reuniones y por tanto no lo consideramos representante de «esa» vanguardia.

(5) Zuazo en 1931 fue designado por el ministro Indalecio Prieto para hacerse cargo de las áreas de urbanismo dependientes del Ministerio, con la finalidad, casi exclusiva, de desarrollar el proyecto de prolongación de la avenida de la Castellana y proyectar los Nuevos Ministerios. Aunque permaneció en el cargo durante toda la etapa republicana, su actividad se vio mermada durante el llamado «bienio negro» y continuación.

(6) No tenemos constancia bien documentada de la fecha de su llegada a Las Palmas, no obstante, en la memoria del Plan, redactadas en diciembre de 1944 y fechada en Madrid, alude a tres años y medio de trabajos continuados sobre la ciudad.

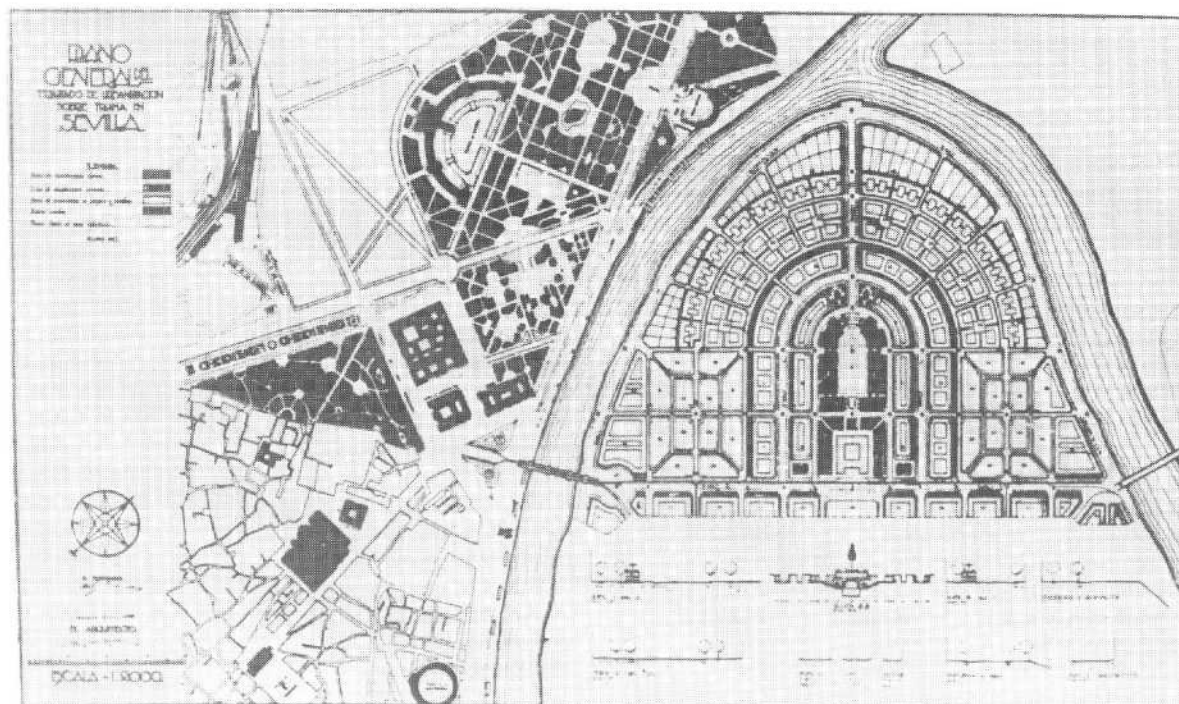


Figura 1. Un trazado de Secundino Zuazo para la urbanización del barrio de Triana. Sevilla, 1924.

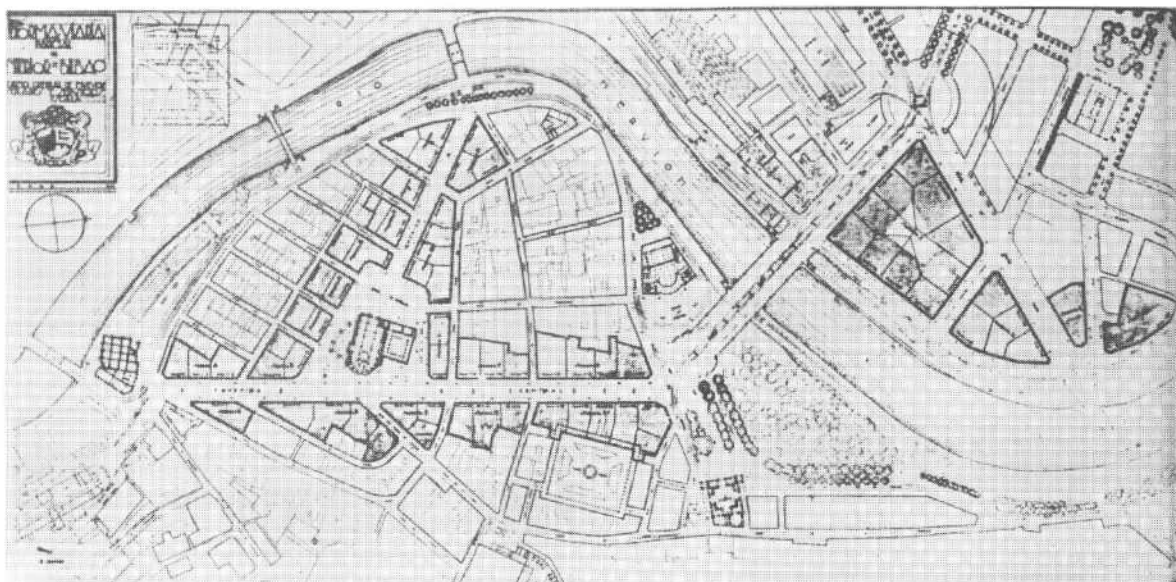


Figura 2. Propuesta de reforma interior de Bilbao, realizada en 1923 por Secundino Zuazo

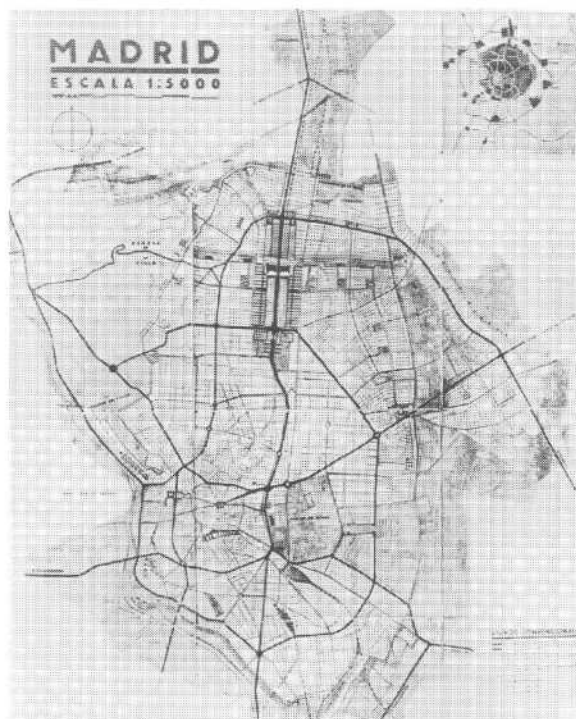


Figura 3. Zuazo y Jansen. Plan General de Madrid, 1929-1930

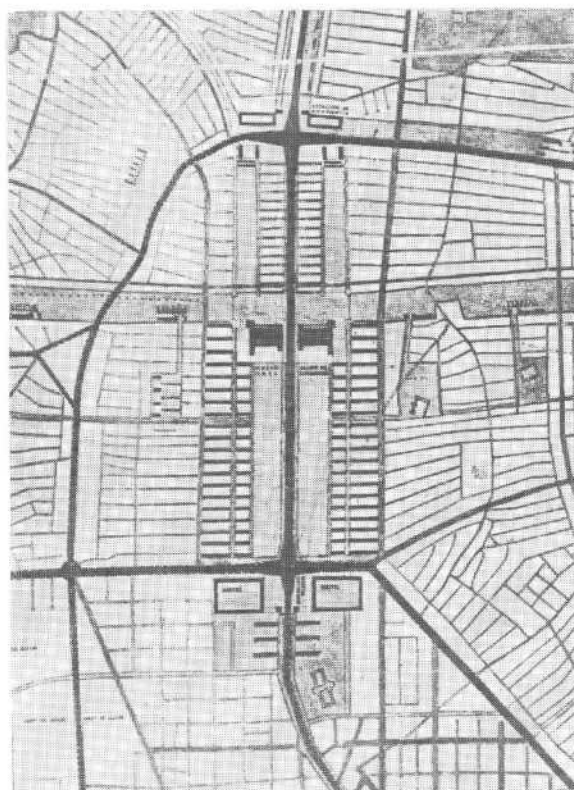


Figura 4. Propuesta de Zuazo y Jansen para la prolongación de la Castellana, 1929-1930

trabajos de urbanismo realizados para diferentes ciudades españolas con problemáticas diversas (7), sino, sobre todo, la experiencia acumulada durante varios años a la cabeza de un departamento gubernamental creado específicamente para desa-

rollar las directrices generales del Plan de Extensión de Madrid que él mismo ha realizado, a raíz del conocido concurso internacional en colaboración con el alemán Jansen.

El proceso de elaboración del Plan que Secundino Zuazo realiza para Las Palmas y las disidencias que sistemáticamente se irán produciendo desde la primera entrega (diciembre de 1944), incluso desde el primer momento del encargo

(7) En este sentido sobresalen el Plan de Reforma del casco de la ciudad de Bilbao, su propuesta para el concurso del barrio de Triana en Sevilla y el conocido Plan de Extensión de Madrid.



Figura 5. Secundino Zuazo y Hernan Jansen. Plano de la reforma interior del «Anteproyecto del trazado viario y urbanización de Madrid, 1929-1930»

(1942) (8) han sido un recurso valioso, para establecer algunas consideraciones sobre el proceso de transformación de la ciudad y por tanto de los

(8) Aunque el acuerdo formal del encargo se produce en el Pleno Municipal del 3 de septiembre de 1943, la Comisión Permanente lo había aprobado ya desde un año antes (4 de noviembre de 1942) y, desde esas fechas Zuazo era requerido por la Corporación para asesorarle sobre temas de urbanismo. En el

conflictos que en la misma se plantean. Esto no obsta para que el documento Plan en sí mismo pueda reflejar, a través de su lectura lo que fue en su momento la cultura urbanística de vanguardia a la que Zuazo se plegará, desde su aislamiento temporal en Canarias.

El Plan, aunque no se plantea para un espacio temporal de aplicación definido, sí se elabora para una etapa de vigencia concreta, que se deduce del tope poblacional que el propio autor propone para la nueva ciudad. Exactamente 230.000 habitantes; 100.000 más que la población de entonces. Como referencia habría que señalar que la ciudad va a alcanzar esta cifra de población, aproximadamente veinte años después, coincidiendo con el encargo del siguiente plan.

Zuazo proyectará su ciudad como un artefacto compacto y completo constituido por la superposición a la masa de edificación existente de un volumen arquitectónicamente definido que a modo de engranaje presenta un conjunto articulado y armónico, segregando radicalmente lo edificado de lo edificable, y enfatizando los valores funcionales y formales de la «ciudad nueva».

En este sentido, la ciudad construida como objeto de proyecto será relegada a un último término y la instrumentación aplicada a dichas zonas se dirigirán a sentenciar su estado e incluso a congelar el crecimiento en todas y cada una de

acta del Pleno del 26 de noviembre se lee textualmente: «La presidencia dice que habiéndose consultado verbalmente al arquitecto Secundino Zuazo, a quien se le ha encargado la redacción de un plan urbanístico para la ciudad...».

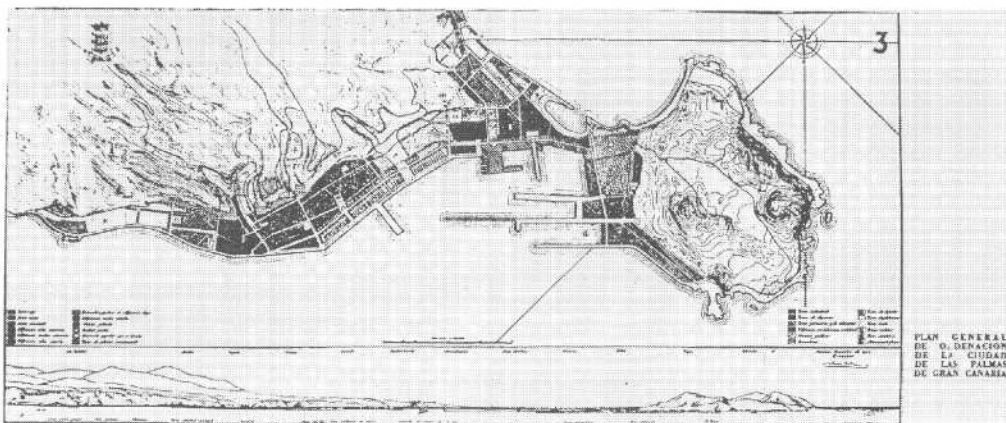
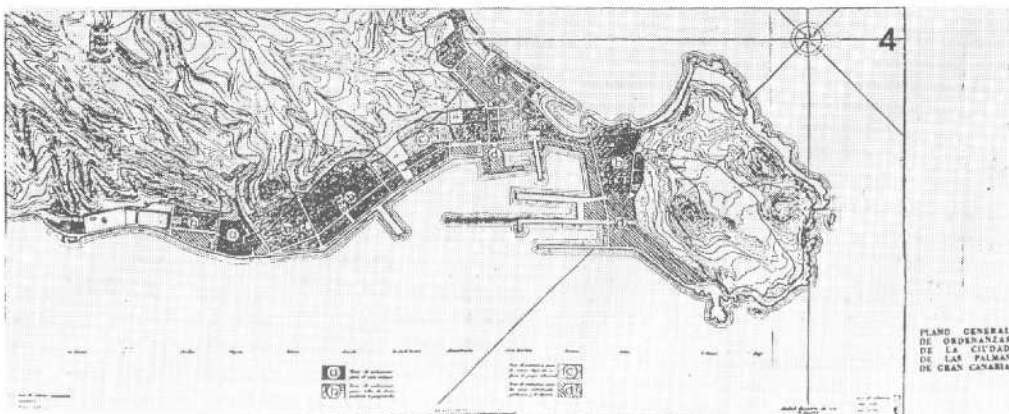


Figura 6. Secundino Zuazo. Plan General de Ordenación de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria



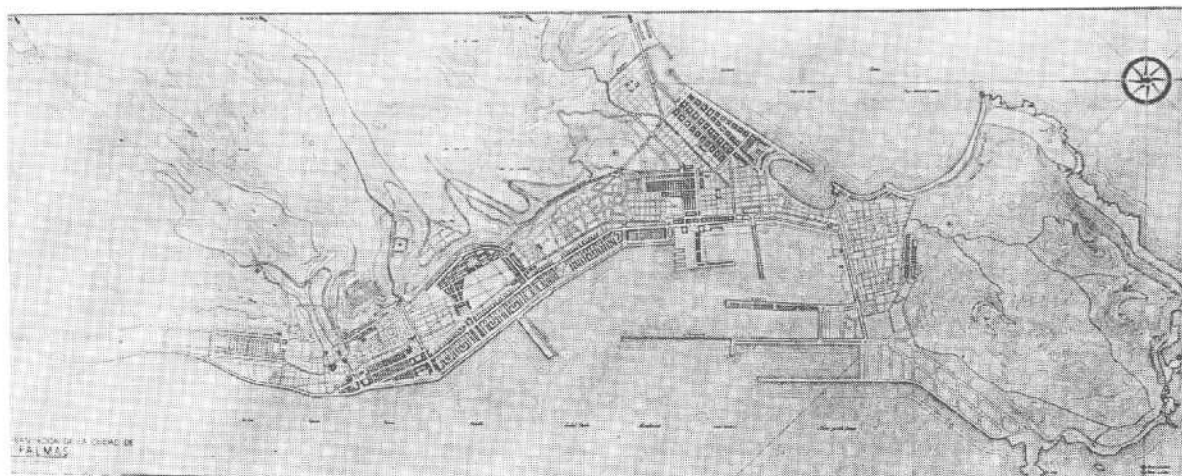


Figura 7. Secundino Zuazo. Plan General de Ordenación de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Propuesta general

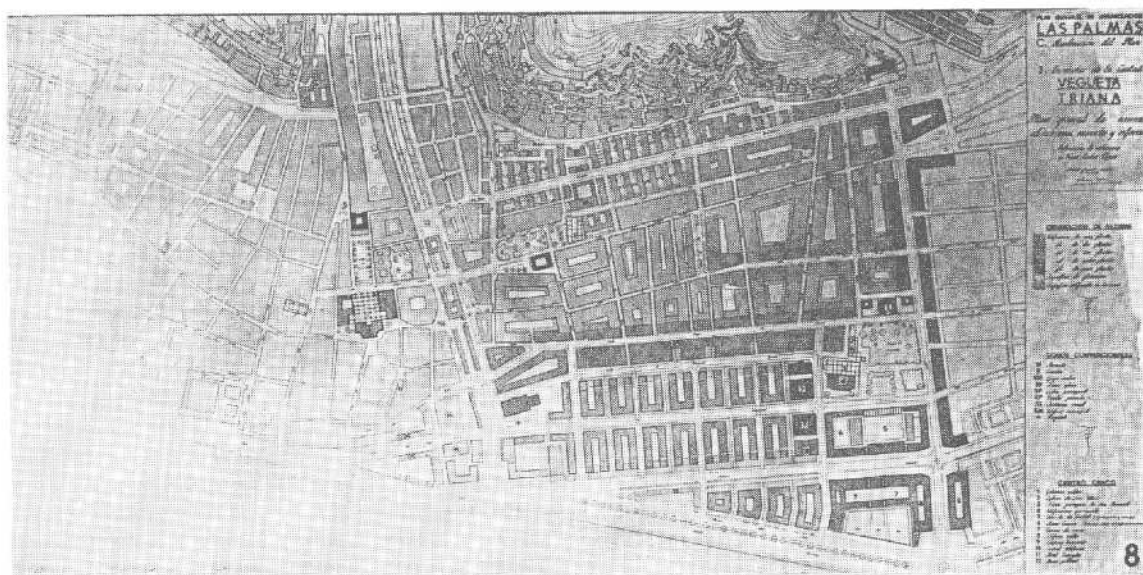


Figura 8. Secundino Zuazo. Plan General de Ordenación de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y Triana. Propuesta para los barrios de Vegueta y Triana (centro histórico)

sus partes. Como textualmente se lee en su memoria: «... las nuevas ordenanzas no podrán aplicarse íntegramente a edificaciones en los sectores antiguos que no puedan ser transformados bajo *nuevos principios*, pero sí afectarán a los modernos sectores que constituyen la ciudad futura».

Señalaríamos aquí la ambigüedad que el propio texto lleva implícito cuando se dice «no podrán aplicarse íntegramente», ya que la incompatibilidad es manifiesta entre los instrumentos a aplicar en una u otra zona de la ciudad. Lo que ocurre es que «los nuevos principios» son asimilados desde una premisa fundamental; y es la de entender la ciudad como un organismo en crecimiento y no como un fenómeno en transformación. Pero aun más, un crecimiento proyectado arquitectónicamente y además definido para ser construido de una sola vez.

Muchos de los preceptos desarrollados en el Plan de Zuazo para Las Palmas habían sido ya aplica-

dos en el Plan de Extensión de Madrid aunque adaptado a la realidad de una dimensión menor. Sin embargo, el «uso ponderado del criterio realista frente a abstractas formalizaciones, propias de un racionalismo más radical» (9) que supuso la propuesta madrileña, no es adoptada para el caso de Las Palmas.

La jerarquización del tráfico con la creación de un eje fundamental que habría de actuar como elemento principal de la extensión de la ciudad, y el tratamiento arquitectónico, a ambos lados del eje, con la sistematización repetitiva de la estética racionalista, en una composición uniforme de bloques iguales y paralelos, separados a la misma distancia y colocados perpendicularmente a la dirección de eje, es la idea matriz sobre la que giran ambos planes, sólo que en el caso de Las

(9) TERAN, FERNANDO DE (1978): *Planeamiento urbano en la España contemporánea*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

Palmas, el esquema se aplica a todos y cada uno de los sectores que se proyectan, es decir, en todos los lugares de la ciudad y a todas las escalas.

El modelo, claro ejemplo de adopción de las ideas internacionalistas y que en Madrid desempeñó un papel importante en la historia de la ciudad, sobre todo con la prolongación del paseo de la Castellana, es aplicado para el caso de Las Palmas no sólo sobre el eje fundamental (arteriales principales alta y baja en la extensión hacia el mar), sino de forma indiscriminada, a las restantes intervenciones de Las Canteras, Alcaravaneras, Arenales, Generalísimo Franco y San Cristóbal.

A nivel general, los temas en torno a los cuales se organiza la ciudad, pertenecen al común acervo de los arquitectos progresistas de la misma generación; clarificación de las funciones urbanas, multiplicación de los espacios verdes, adaptación de prototipos funcionales, racionalización del habitar colectivo, etc. (10).

Consecuentemente, el proyecto de Zuazo pasará por la consideración de la ciudad como un organismo cuyas partes deben ser claramente identificables por el uso; Uso «planeamiento, no es, escuetamente, la traza de calles de una ciudad, su esencia, planteado la función primordial del tráfico, es la correlación eficaz de los diversos usos del terreno con las mayores ventajas para todos sus habitantes»; uso (comercial, residencial, industrial, sanitario, etc.) y, función (trasladarse, habitar, trabajar y recrearse), son los preceptos básicos que Le Corbusier y sus epígonos han proyectado sobre sus contemporáneos como pilares inamovibles para la construcción de la «ciudad nueva».

Así al barrio de Triana le serán asignados usos de carácter comercial en consonancia con el rol que este sector de la ciudad asume en los últimos años. Se dispondrá de suelo urbanizado para la localización de los nuevos servicios próximos a las instalaciones del Puerto; se reservarán zonas en los extremos de la ciudad para el establecimiento de industrias compatibles con el uso residencial; se incorporarán zonas sanitarias, y, en fin, se dispondrá de suelo para mercados, cementerios, zonas militares, etc.

Las contradicciones que se irán produciendo entre ideología y proyecto son constatables ya, en el intervalo que va desde la redacción de la memoria hasta su materialización en el plano. Refiriéndose a las zonas verdes dirá textualmente «la disposición de espacios abiertos es factor determinante en el planeamiento y deben considerarse no tan sólo como lugares de esparcimiento, sean contemplativo o de actividad, sino como rasgo esencial en la forma de la ciudad y sus alrededores. Ellos contribuyen a romper la continuidad de las masas de edificación y a delimitar la extensión y dirección en el crecimiento de la ciudad».

Sin embargo, de la observación atenta a su proyecto y la contrastación con el plano de la ciudad de entonces se puede deducir que la propuesta de Zuazo sólo sentencia operaciones fijadas

previamente, y que, además, han sido incorporadas al Plan realizado con antelación a éste. Las zonas verdes que el proyecto propone, con exclusión del trozo de San Cristóbal, se reducirán a manchas inconexas localizadas en terrenos poco aptos y en todo caso marginales a la ciudad construida. Las cuñas, que, según sus propias palabras «como canales de aireación penetran en la ciudad de Las Palmas por el Sur y por el Oeste»... y a modo de un bien pensado sistema..., cumplen la misión de mejorar la salubridad», serán, en el proyecto, sus «ensanches interiores» y aparecerán contradictoriamente ocupados por la edificación.

Los diferentes niveles de desarrollo que el proyecto presenta para cada parte de la ciudad no permiten un análisis general de los prototipos funcionales que la propuesta incorpora en cada una de las escalas de intervención. Sin embargo, es clara, la influencia del Movimiento Moderno en la configuración de cada uno de los paquetes proyectados. En este ámbito, la propuesta para unidades vecinales proyectadas o construidas que se producen en el período entreguerras, cuando se elaboran los planos reguladores de Berlín, Frankfurt o Amsterdam (11), son claros precedentes de los «ensanches» de Zuazo, sólo que en este caso, del concepto de unidad vecinal, sólo se traslada su componente formal o arquitectónico. Los «ensanches» proyectados no son partes individualizadas de la ciudad, sino prolongaciones de la misma que deben engranarse en un conjunto unitario y aprehensible como totalidad. Por tanto los elementos singulares que para cada «ensanche» se proyectan, responden más a exigencias zonales o de totalidad urbana que a necesidades propias de cada uno de los sectores incorporados.

Sobre el tema de la vivienda, Zuazo va a incorporar todo el repertorio tipológico al uso con exclusión de la agrupación en torre. En las «extensiones al mar», edificaciones altas, intensivas, abiertas y cerradas con densidades límites de 300 hab./Ha. En las «barriadas suburbanas», viviendas en hilera, con densidades límite de 150 hab./Ha.

En resumen, la aportación posiblemente más grande del funcionalismo como fue la creación de pautas metodológicas operativas para la racionalización de habitar colectivo, influyó de tal forma en sus contemporáneos que para algunos constituyó la piedra filosofal que solucionaría todos los males de la ciudad industrial. Esta es la primera lección que se desprende de la lectura del Plan de Zuazo para la ciudad de Las Palmas.

La ciudad construida, debe ser congelada, ya que el problema fundamental cuantitativa y cualitativamente, es la residencia, y para ella existen nuevas soluciones suficientemente probadas y experimentadas. En este sentido, el tratamiento de la ciudad construida debe quedar en un plano secundario, ya que el objetivo fundamental es la proyectación del crecimiento y por tanto la recreación sobre la forma futura. La accesibilidad entre todos y cada uno de los sectores de la ciudad y su

(10) CHOAY, FRANCOISE (1970): *Urbanismo. Utopías y Realidades*, editorial Lumen, Barcelona.

(11) AYMONINO, CARLO (1973): *La vivienda racional*, editorial Gustavo Gili, Barcelona.

conexión con el resto del territorio, además de la distribución jerarquizada de los equipamientos, salva el problema de la unidad funcional y soluciona la articulación que debe producirse entre la vieja trama y la trama proyectada.

Si dicho crecimiento no debe plantearse en términos de norma, sino en términos de proyecto arquitectónico, dos instrumentos son los hegemónicos en la construcción de la ciudad nueva; uno, la distribución y dimensionamiento de las arterias principales y secundarias, y dos, la disposición de las piezas de edificación dentro de la zonificación prevista.

La ciudad de Zuazo, efectivamente, es un ejemplo paradigmático del modelo de ciudad que el Movimiento Moderno propone. Lo que ha supuesto como instrumento operativo en el proceso de transformación de la ciudad de Las Palmas viene a confirmar el distanciamiento de sus formulaciones con el campo de la práctica urbanística.

LA CIUDAD DE LAS PALMAS ENTRE 1940 Y 1960

Como sabemos los primeros años de la década de los cuarenta, la sociedad española sufre las consecuencias de la guerra civil y se dedica a la reconstrucción de su economía bajo el signo primero de la autarquía, y luego, del dirigismo. El proceso de industrialización en España recibe un impulso considerable aunque algunos sectores económicos se muestran refractarios a recuperar su antiguo ritmo. Este desequilibrio provoca tensiones, que serán amortiguadas desde 1953 por la ayuda exterior y habrá que esperar a 1959 para que con la colaboración internacional y el fin del intervencionismo del Estado, España comience una etapa de mayor prosperidad (12). Canarias que tradicionalmente ha basado su economía en el sector exportador pierde durante el período bélico español, la totalidad de sus mercados extranjeros y es a partir de 1950 cuando se produce un crecimiento constante de su producción regional. No obstante la descapitalización existente en las islas, impide canalizar inversiones de carácter industrial que no sean aquellas cuyos coeficientes capital/trabajo se mantenga en índices muy bajos u otras de carácter estatal. Es a partir de 1960 cuando, con el desarrollo turístico, Canarias recupera una nueva etapa de auge económico que durará aproximadamente hasta la crisis mundial (13).

Las ciudades capitales, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, se irán convirtiendo progresivamente en centros macrocefálicos insulares con la constitución de concentraciones importantes de población,

que irán en aumento durante la etapa estudiada, manteniéndose índices de crecimiento muy superiores a la media española (14).

Las ciudades españolas fueron elaborando y modificando desde fines del siglo XIX sus ordenanzas municipales (15). Las de Las Palmas de 1918-1925 son de carácter general y atienden fundamentalmente a cuestiones de higiene y salubridad. Con respecto a la edificación son en todo caso agilizadoras del crecimiento, imponiendo limitaciones mínimas a la construcción en altura. No obstante, el caso de «ciudad jardín», se establece una tipología edificatoria concreta, la vivienda unifamiliar aislada, regulándose densidades y separaciones a linderos.

En 1940, como hemos apuntado ya, Las Palmas tiene 120.000 habitantes y el perímetro urbano sentenciado por el plano de Miguel Martín está materialmente agotado. Estamos en situación de iniciar un nuevo «salto» que necesariamente ha de producirse fuera, y además por encima, de los límites administrativos y naturales de la ciudad. En este mismo año, la Corporación Municipal absorbe el territorio correspondiente al municipio contiguo de San Lorenzo. El crecimiento en una sola dirección apoyado en la línea de costa no sólo ha quedado bloqueado por la existencia de grandes explotaciones agrícolas o zonas militares, sino que sobre todo comienza a reflejarse físicamente «el mecanismo económico que tiende a consolidar y reformar el esquema radiocéntrico incluso allí donde por condiciones geográficas (las ciudades portuarias) o históricas (las ciudades fundadas) no sea inmediatamente legible» (16).

En los vacíos urbanos, donde Zuazo proyecta sus «ensanches interiores», los intereses contrapuestos de pequeños propietarios en litigio permanente, retrasará el «proceso de llenado» hasta bien entrados los años 60 (17). En estos años la nueva configuración de Las Palmas refleja aproximadamente el «negativo» de la ciudad proyectada por él. El crecimiento se ha concentrado en las áreas ya edificadas o parceladas en los años cuarenta con un fuerte aumento de densidad (50 por 100 de las viviendas construidas entre 1940-1955) y sobre todo se ha consolidado la «nueva ciudad», que realmente será, la «ciudad alta» (30 por 100 de las viviendas construidas entre 1940-1955) constituyendo fuera del continuo edificado, la nueva periferia (18).

¿Cuál es entonces el esquema-soporte mediante el cual se construye la ciudad en la etapa estudiada?

Una aproximación más detallada a los planos sectoriales que se realizan para la ciudad antes del

(12) VICENTE VIVES, J. (1979): *Historia económica de España*, editorial Vicens Vives, Barcelona.

(13) BERGASA, OSCAR y GONZALEZ VIEITEZ, ANTONIO (1969): *Desarrollo y subdesarrollo en la economía canaria*, editorial Guadiana, Madrid.

(14) BURRIEL, EUGENIO: *Evolución moderna de la población en Canarias*, Aula de Cultura, Cabildo Insular de Tenerife, y CASARIEGO RAMIREZ, JOAQUIN (1987): *Las Palmas. Dependencia, marginalidad y autoconstrucción*, Edit. EIAL, Madrid.

(15) CAPEL, HORACIO (1977): *Capitalismo y morfología urbana en España*, libros de Cordel, Barcelona.

(16) AYMONINO, CARLOS (1972): *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*, editorial Gustavo Gili, Barcelona.

(17) Las actas municipales consultadas desde 1940 hasta 1952, demuestran hasta qué punto, los intereses de los propietarios afectados en las zonas de Generalísimo Franco y Arenales, retrasaron el proceso de llenado hasta ese año.

(18) Datos extraídos de un trabajo escolar realizado en el año 1981/1982 por los alumnos de 5.º curso de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Las Palmas.

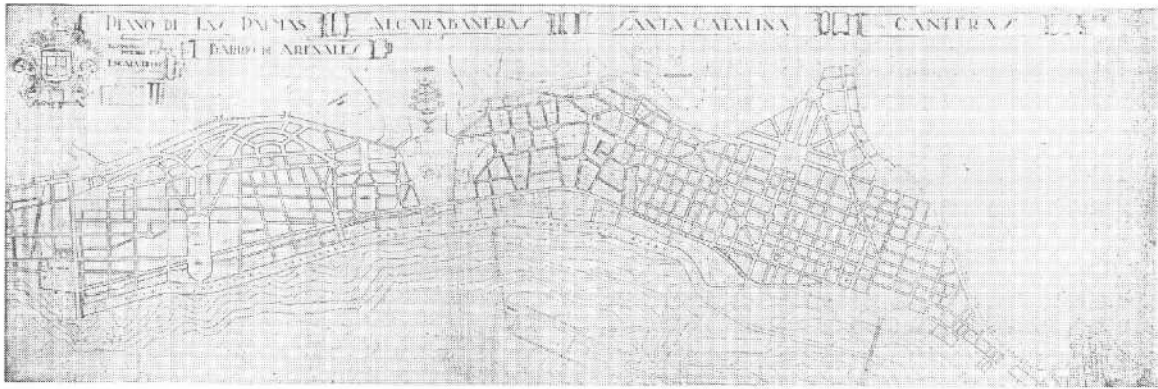


Figura 9. Plan de Miguel Martín para Las Palmas de Gran Canaria. Año 1932

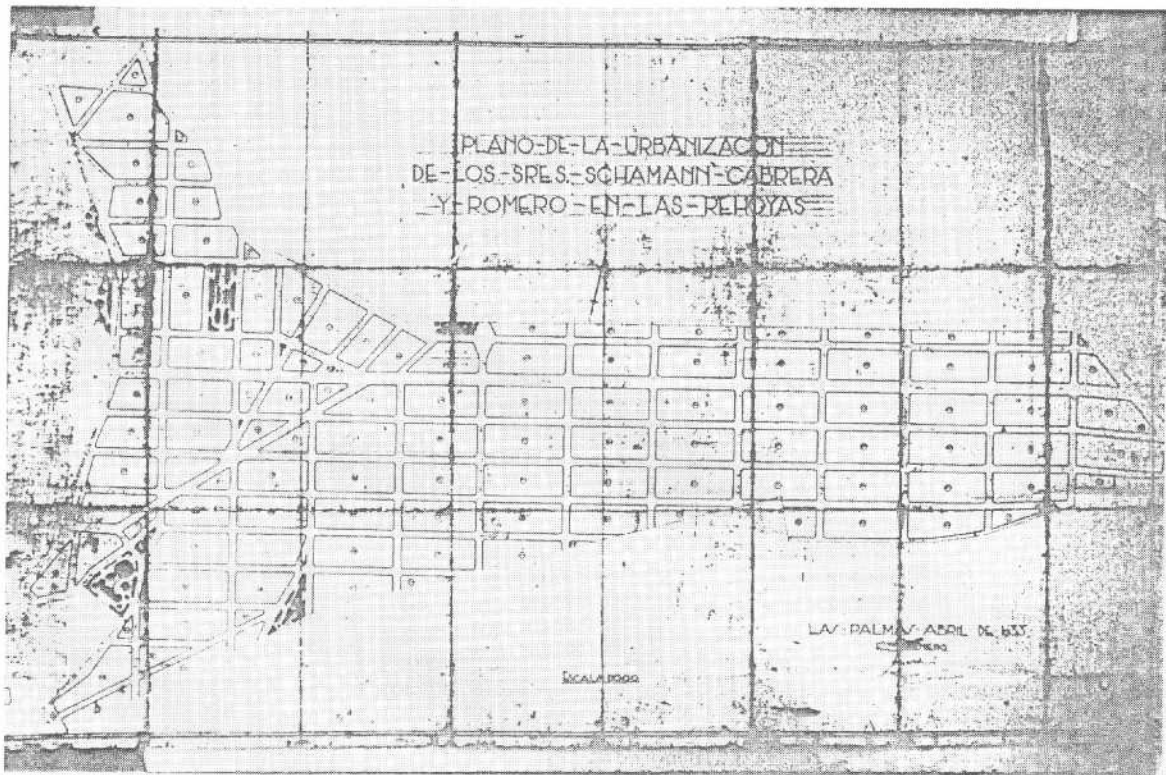


Figura 10. Finca Schamann. Plan soporte de urbanización de un sector de la zona alta de la ciudad

Plan de Zuazo nos hace pensar que son dos los que realmente prefiguran la ciudad de los años sesenta; el ya comentado plano de Miguel Martín, que cubre la zona entre Triana y el Puerto, y un plano sectorial realizado en 1930 sobre una gran finca propiedad de la familia Schamann.

De las 8.000 viviendas que aproximadamente se construyen en el período 1940-1955; 3.184 viviendas se localizan dentro del perímetro del primer plano y 2.448 viviendas dentro de los límites de la parcelación de Schamann; lo que significa para la totalidad de ambos sectores un 70 por 100 aproximadamente de la totalidad de las viviendas construidas. Por contra, de las 10.000 viviendas que, aproximadamente, deberían haberse construido en poco más de la mitad del teórico plazo de vigencia del Plan de Zuazo en las zonas coincidentes con los sectores por él proyectados, solamente 1.200

viviendas se levantaron en esos quince años, pero obviamente, con sistemas de gestión completamente diferentes, es decir, casa a casa, y en base a proyectos de parcelación posteriores, que modificarán radicalmente las proyectadas por Zuazo.

Lo que la iniciativa privada demanda, en estos momentos de fuerte descapitalización general en Canarias, son pequeños lotes de terreno donde sean posibles inversiones a corto plazo y sin grandes desembolsos financieros; el Estado, suelo barato en lugares poco conflictivos donde construir viviendas para absorber la fuerte inmigración y ocupar parte de la población desempleada.

Ambos objetivos son cubiertos por los planos mencionados.

La flexibilidad que supone el trazado de los mismos no debe confundirse con simplismo. El proceso de consolidación del sector de Schamann

muestra cómo el esquema propuesto se adapta al mismo tiempo a las exigencias de la gestión individualizada y a las intervenciones de carácter colectivo sin modificar sustancialmente su trazado. Las transformaciones que en la «ciudad baja» se producen en las décadas estudiadas se adaptan más, con ausencias significativas, al plano de Miguel Martín que el proyecto realizado por Zuazo.

Muy lejos, por supuesto, de considerar ambos planos como ejemplos modélicos, ya que por su carácter sectorial y por su escaso desarrollo técnico, no pueden llegar a considerarse planes, sin sin embargo, propuestas contextualizadas, en el doble sentido de que, como hemos visto, llevan incorporados un instrumental mínimo que cubre la demanda general existente *el trazado*, y por tanto la proporción entre suelo público y suelo privado; y *la unidad edificable*. Dimensión y tipo

de cada uno de los lotes en que se divide la manzana. En segundo lugar, son propuestas adecuadas al nivel de desarrollo jurídico en materia urbanística con que cuenta la legislación española en los años cuarenta, ya que en las disposiciones más cercanas (correspondiente al Estatuto de Calvo Sotelo) no hace más que aceptar las desarrolladas en las leyes de Ensanche; y el Ensanche como forma de crecimiento concreto basa su instrumental en el trazado y en la parcelación.

Nos aventuraríamos a plantear incluso que el Plan de Zuazo introduce en aquellas zonas con mayores expectativas para la edificación inmediata, ya conflictiva de por sí, un mayor grado todavía de conflictividad (19).

De alguna forma, trunca la posible salida que el plano de Miguel Martín les ha dado veinte años antes.

(19) La propuesta de Zuazo es contraria incluso al propio encargo, ya que el Ayuntamiento fija muy claramente los temas a desarrollar por el Plan, basados, lógicamente en lo que sanciona la legislación vigente, y cuyo contenido exactamente fue:

Pleno de 3 de septiembre de 1943.

Alcalde: Alejandro del Castillo y Castillo.

Plano urbanístico de la ciudad.

Las Comisiones de Urbanismo y de Hacienda en otra propuesta de la cual se da lectura, estiman que puede aceptarse el precio de trescientas dos mil quinientas pesetas fijado por el arquitecto don Secundino Zuazo para el trazado del Plan General de Urbanismo de la Ciudad, que le será satisfecho en la siguiente forma: noventa y tres mil setecientos cincuenta pesetas, o sea, el 30 por 100 de dicha suma, al formalizarse el contrato; cuarenta y seis mil ochocientos setenta y cinco pesetas, que equivalen al 15 por 100 de dicha suma, a los cuatro meses de hecha la primera entrega, otra cantidad igual a los ocho meses de la misma entrega, y el 40 por 100 restante, o sea ciento veinticinco mil pesetas, dentro del primer semestre a contar de la entrega del trabajo que le fue encomendado por la Comisión Permanente por acuerdo del 4 de noviembre de 1942.

Las obligaciones del citado arquitecto serán las siguientes:

1. Plan General de Ordenamiento de la Ciudad que comprende los problemas de tráfico, la clasificación de las superficies en el núcleo de la misma y fuera de ella; el ordenamiento de las edificaciones y los límites urbanísticos abarcando el plan las tres siguientes unidades de trabajo:

a) Los trazados de nuevas alineaciones y rasantes de las reformas del casco actual de la ciudad con definición de los volúmenes de sus edificaciones.

b) Los trazados de los ensanches naturales impuestos por el progresivo crecimiento de la población y por la necesidad de aumentar las superficies a urbanizar.

c) Las extensiones de la ciudad sobre terrenos que ganan al mar.

2. Los planos generales indicadores de todo el ordenamiento serán presentados a escala 1:5.000; los correspondientes al general

de urbanización de los núcleos agrupados en la urbe presente y futura, a escala 1:2.000; y los planos de las nuevas alineaciones y reformas del interior, de los ensanches y de las extensiones hacia el mar, a escala 1:1.000. Los planos de detalle de urbanización de las plazas, zonas verdes, parcelamientos, etc., a escala 1:500. Y por último, los perfiles y tipos transversales de calles, perfiles longitudinales de las vías fundamentales, etc., a escala corriente.

3. Memoria general en la que además del sistema urbanístico y exposición de los trabajos, se complete el proyecto con las Ordenanzas Generales que comprenden los Reglamentos de Vivienda, Tráfico urbano, etc.

Se entienden comprendidos en el apartado B) del número 1.^o sobre ensanches naturales, los sectores de Tafira y Tamaraceite.

El proyecto cumplirá todas las exigencias señaladas en los capítulos 2.^o y 3.^o del Reglamento de 14 de julio de 1924 de Obras, Servicios y Bienes Municipales a fin de que pueda ser aprobado por la superioridad y será entregado totalmente terminado antes de finalizar el ejercicio de 1944.

La Presidencia manifiesta a los señores Concejales que, según le han informado los técnicos municipales, el precio propuesto por las Comisiones de Urbanismo y de Hacienda y señalado por el señor Zuazo, es bastante razonable y que las condiciones o requisitos del Proyecto son las contenidas en la citada propuesta de las repetidas Comisiones que debe ser aprobada íntegramente por la Corporación Municipal reservándose ésta el derecho de rescindir el contrato con perjuicio del señor Zuazo si éste no cumpliere dichas condiciones y no entregare en tiempo oportuno, su trabajo, teniendo desde luego, la obligación de anticipar las hojas del Plano que correspondan a sectores determinados de la población en que hayan de producirse ensanches o reforma interior de la misma, quedando a beneficio de la municipalidad los proyectos parciales que en la relación con el mismo Plan urbanístico redacte el señor Zuazo para su inmediata ejecución antes de la entrega definitiva de todo el Plan General de ordenamiento que le ha sido encomendado, así como todos los derechos que del mismo proyecto general se originaren. Por unanimidad se acuerda de conformidad con la moción de la Presidencia, en votación ordinaria.