

GUILLERMO MORALES MATOS
D.A.C.T. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

La Ciudad Jardín de Las Palmas de Gran Canaria (1880-1994)

RESUMEN

Se analiza en este artículo el concepto de ciudad-jardín como forma de crecimiento espacial urbano, y sus diferencias y analogías con el barrio de Santa Catalina o Ciudad Jardín, de clara influencia británica en su origen y evolución. Igualmente se abordan la fuerte presión de las funciones residenciales, la desnaturalización morfológica de la masa arquitectónica del barrio, o su reciente centralidad en el tejido urbano capitalino.

RÉSUMÉ

La cité-jardin de Las Palmas de Gran Canaria (1880-1994).- On analyse dans cet article le concept de cité-jardin comme forme de croissance spatiale urbaine, en établissant des différences et analogies avec le quartier de Santa Catalina, appelé aussi Ciudad Jardín, qui a une évidente influence britannique dans son origine et son évolution. On aborde également la forte pression qui exercent les fonctions non résidentielles, la dénaturalisation morphologique de la masse architectonique du quartier, ainsi que sa récente centralité dans le réseau urbain de la capitale.

I INTRODUCCIÓN

EN SU primer viaje a la isla de Gran Canaria, la escritora inglesa Olivia Stone, tras haber explorado los barrios de Vegueta y Triana, originados en el siglo XVI a ambos márgenes del Barranco de Guinguada, decide encaminarse hacia el norte, atravesando el campo dunar anterior a La Isleta, para así conocer la incipiente realidad portuaria de los años ochenta del siglo pasado. A lomos

ABSTRACT

The Garden City of Las Palmas de Gran Canaria (1880-1994).- We analyze here the concept of Garden City as a form of spatial urban growth and its differences and similarities with the Santa Catalina suburb, also named Ciudad Jardín, whose origin and evolution have an evident british influence. We also approach the strong pressure of nonresidential functions, the morphologic denaturalization of its architectural volumes and its recent central position within the urban network.

Palabras clave / Mots clé / Key words

Ciudad-Jardín, Las Palmas, tránsito suburbio-centro, transformaciones urbanas.

Cité-Jardin, Las Palmas, transition suburbe-centre urbain, transformations urbaines.

Garden City, Las Palmas, suburb-urban centre transit, urban transformations.

de burro, con graves incomodidades, cruza lentamente este desierto de arena por la única carretera existente, una pista de tierra de 6 kms de larga, totalmente explanada en 1861. La experiencia de la enojosa travesía solo contribuyó a empeorar su ya negativa visión de la capital gran Canaria. Las dunas, similares a las actuales de Maspalomas, en el sur de Gran Canaria, o a las de Corralejo, en Fuerteventura, más que un valor natural y paisajístico, eran un inconveniente para la autora de *Tenerife y sus seis islas satélites* (1888). Era otro retroceso impuesto por la

naturaleza, que limitaba el progreso y el dinamismo de una ciudad estratégicamente situada en el Atlántico.

El prócer local Domingo J. Navarro, en *Recuerdos de un Noventón*, menciona despectivamente la zona natural de las dunas como elemento obstaculizador del progreso económico y urbano. Se trata de nuevo de un «desierto» a cruzar, un grave impedimento a la comunicación entre la Bahía de La Luz o del Puerto y Triana. Lo notable y meritorio para él sucede al construirse la carretera antes citada, o al tenderse la vía férrea para el tranvía a vapor que a partir de 1890 comunicaría la ciudad y el puerto. Difícilmente encontramos en las postrimerías del siglo XIX alguna valoración positiva, mínimamente sensible hacia el espléndido ecosistema dunar sobre el que habría de emplazarse años más tarde la Ciudad-Jardín de Las Palmas.

La percepción inicial que se tenía de esta extensa zona arenosa intersticial era de «tierra inútil», de descampado, de traspais baldío. Pocos eran los grandes propietarios canarios que tenían su residencia fijada en estas tierras «fuera de la portada» a finales del siglo XIX. Uno de ellos, Alejandro Hidalgo, levanta su casa y finca rústica en lo que luego sería el primer colegio «Sagrado Corazón» femenino de Las Palmas. El metro vale a «perra chica» y ningún burgués principal de Triana ambiciona en la segunda mitad del siglo XIX ser propietario de estos «arenales».

II EL EMPLAZAMIENTO

El medio natural sobre el que se levantó Ciudad Jardín forma parte de la plataforma sedimentaria costera que, en forma de flecha, envuelve el antiguo cantil detrítico terciario, situado en todo el extremo nororiental de la isla, hasta su encuentro con el pequeño edificio volcánico cuaternario de La Isleta, a través del istmo de Guanarteme. Encima de este escalón de arenas consolidadas existió hasta mediados del siglo XIX un campo dunar de casi 3 km² de extensión, cuyo borde meridional lindaba con las últimas casas al norte de la ciudad. Las primeras transformaciones habidas en lo que luego sería Ciudad Jardín, que se denominaba Vega de Santa Catalina hasta entonces, fueron unos pocos cierres y roturaciones de fincas de policultivo que, excepcionalmente, incluían casa de labor. El viento, muy fuerte en esta zona por la frecuencia y dirección del alisio, mantenía activo el campo dunar, los médanos e incluso las arenas más colonizadas por la vegetación samofita, con lo que producía bastan-

tes problemas para el aprovechamiento agrícola de la zona por la facilidad de su transportación a ras de suelo.

Solo la mentalidad agresiva y colonizadora de los británicos comienza a transformar la zona, anticipándose así al interés canario, aunque ambos coincidirían en el desprecio hacia el campo dunar. Los «ingleses» propiciaron los primeros asentamientos en forma de «villas» u «hotelitos», superando así los prejuicios y temores de los habitantes del Real de Las Palmas. Incluso, pusieron remedio a los inconvenientes planteados por la misma naturaleza, convirtiendo los arenales en espacio «de distinción».

Eduardo Wood es el primer británico de los muchos que fijarían su atención en ese emplazamiento, adqui-

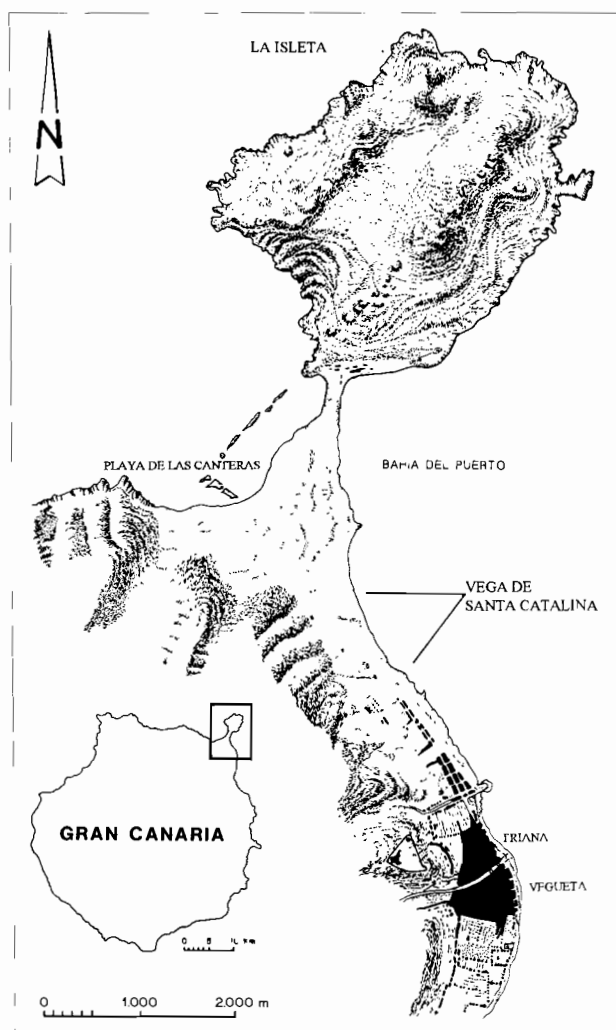


FIG. 1. El campo dunar del Istmo de Guanarteme, en el NE de la isla de Gran Canaria, calcado de un plano de la Dirección de Hidrografía de 1879.

riendo ya en 1844 unas cuatro hectáreas desamortizadas al Convento de Santo Domingo. Sin embargo, las primeras casas dispersas por la Vega de Santa Catalina no aparecen hasta los años de entresiglos. Doorly, Elder, Pery Blandy, herederos de Wood, Blottnitz y Otto Thorensen, entre otros, pidieron licencia de edificación en la Vega de Santa Catalina, según nos dice MARTÍN GALÁN (1987). En su mayor parte, estas edificaciones se reflejan en el plano de Fernando Navarro (*Guía de la ciudad de Las Palmas*, 1911), en el que sobresale el Hotel Santa Catalina, propiedad de la Canary Islands Company, inaugurado en 1890. A los anteriores titulares de fincas y casas habría que agregar los Miller y Swanston, la Compañía Elder y Dempster, la General Canary Company, la Blandy, o la Grand Canary Coaling Company de Sir Alfred L. Jones (promotor del Hotel Metropole), pioneros en la promoción de la zona como una Ciudad Jardín equivalente al concepto de modo de vida impuesto por entonces en el ámbito suburbano anglosajón (DÍEZ DEL CORRAL, 1994).

La urbanización de la playa de Santa Catalina y la construcción de unos baños contribuyeron a mejorar la infraestructura del «barrio de los hoteles», primer antecedente en Canarias de una estación balnearia para el turismo de élite, vinculada al alojamiento permanente de la colonia británica. Otros atributos urbanos significativos de este espacio en 1891 fueron: la carretera del Puerto (actual calle León y Castillo); un camino cuyo trazado coincidía aproximadamente con la calle Pío XII, paralela a la anterior; la Iglesia Anglicana; el colegio del Sagrado Corazón (actual Salesianos) y la gran finca que rodeaba al Hotel Santa Catalina, vendida por los Wood en 1923 al Ayuntamiento para convertirla en el Parque Doramas. Se había producido una intensificación de la ocupación antrópica, aunque todavía mantenía cierta laxitud espacial.

Es por entonces cuando visitan Gran Canaria las hermanas británicas Elia y Florence Du Cane, hospedándose en el Hotel Santa Catalina, donde encuentran verdor, frescor, y las condiciones del microcosmos victoriano que le permite al viajero británico «sentirse en casa» permanentemente. La valoración del entorno inmediato al hotel es menospreciativa puesto que el resto de la zona no está, ni ajardinada, ni «civilizada». No obstante, «ciudad jardín» era ya, en cualquier lugar del mundo, un ideograma colonial de civilización, un lugar adecuado para la residencia, tercer factor esencial en la escala de valores de agentes y viajeros del Imperio Británico; en un informe consular de 1919 se enumeran claramente: «Gran Canaria es importante en función de su enclave

atlántico como estación carbonera, como isla productora de plátanos y tomates y, en tercer lugar, como clima y espacio físico benignos».

III

LA PLANIFICACIÓN URBANA DE LA VEGA DE SANTA CATALINA Y SU CONVERSIÓN EN CIUDAD JARDÍN

1. EL CONCEPTO DE CIUDAD JARDÍN

En los años de entresiglos se produce en materia urbanística una crisis de la idea de Ensanche, como «forma de ciudad» y como «método de control del crecimiento de la ciudad», es decir, como planeamiento. En cuanto crisis de una forma, las respuestas más conocidas son las propuestas artísticas de retorno al medioevo (la de Camilo SITTE en 1889), las no menos artísticas propuestas barrocas (plan JAUSSELEY de 1903 para Barcelona), o en general la flexibilización de los trazados (STUBBEN y el urbanismo alemán de la primera década). En cuanto a crisis de método, sin embargo, las propuestas parecen vincularse a un «utopismo» en la línea de los reformadores sociales, Owen, Fourier, Cabet, etc, de modo que tanto la Ciudad Lineal de Arturo SORIA como la Ciudad Jardín de Ebenezer HOWARD representan esta idea de «respuesta total» a la ciudad más que la variación o adaptación de la ciudad existente a los nuevos tiempos.

El texto del paradigmático HOWARD es inequívoco. Lo que él denominaba y entendía como ciudad-jardín en su obra *Garden Cities of Tomorrow* hoy recibe el nombre de ciudad satélite. De modo inverso, muchas de las ciudad-jardín españolas e incluso europeas, tienen poco que ver con las ideas que preconizaba Howard, sobre todo porque su propuesta no quiere saber nada de la ciudad existente y la traslada a otro espacio (ciudad de nueva fundación que degenerará en ciudad satélite en medio del campo) para crear un asentamiento con pautas de conducta social distintas a las de núcleos urbanos clásicos; en estas nuevas ciudades se pretendía que la totalidad de los terrenos fueran de propiedad pública o propiedad proindivisa de la comunidad que la habitaba.

Considerando la referencia teórica anterior, creemos que la ciudad-jardín de Las Palmas, sólo se relaciona remotamente con la propugnada por HOWARD, a excepción de la denominación. Al igual que otras surgidas en el norte de España bajo la influencia inglesa que las propicia (Neguri, El Sardinero, Gorliz...), no es más que un paquete urbano que acoge a aquellos pudientes que no

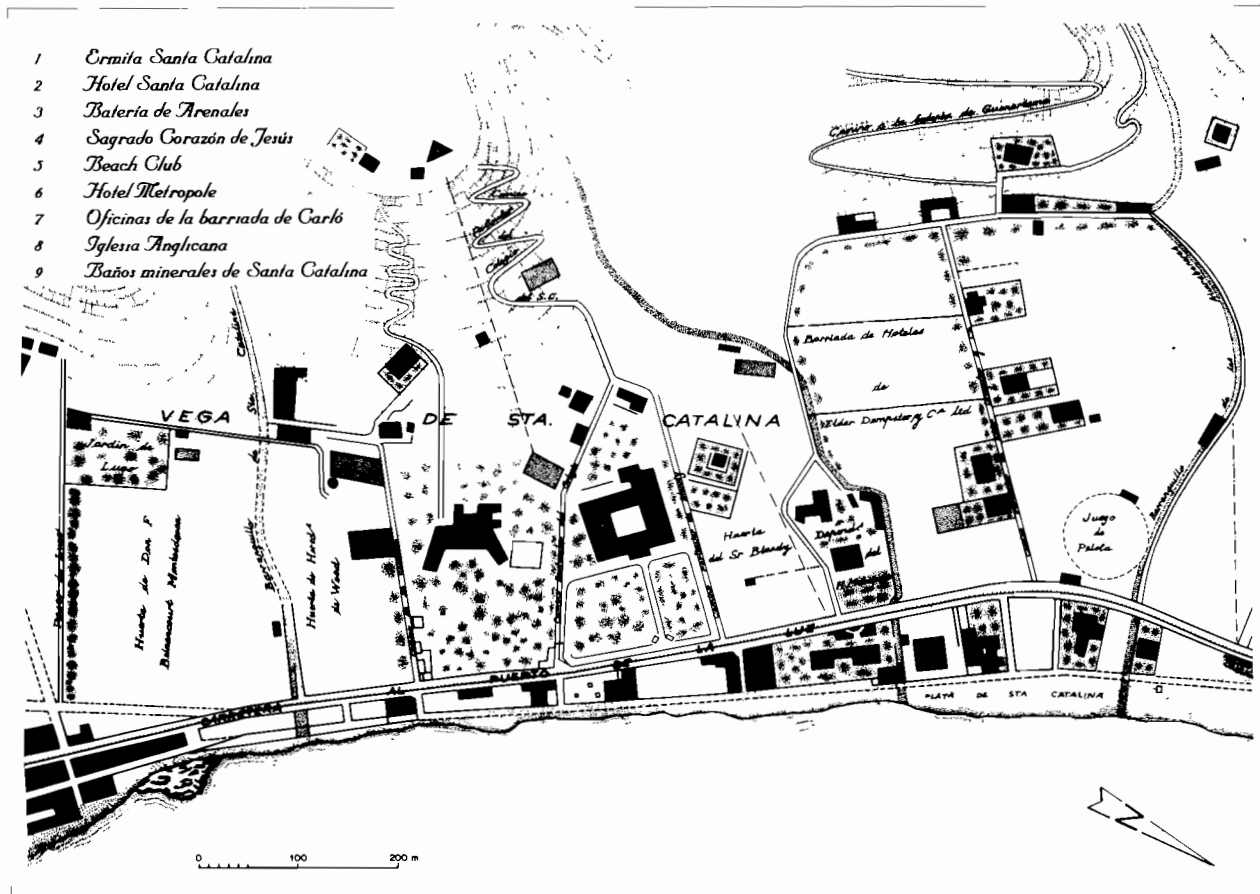


FIG. 2. La Vega de Santa Catalina, lugar donde se desarrolló la Ciudad Jardín. Calco de un fragmento del plano del arquitecto municipal Fernando Navarro, en la *Guía de Las Palmas* de 1911.

quisieron integrarse en el tejido urbano tradicional, yéndose a vivir a un nuevo ámbito de supuesta alta calidad ambiental creada al efecto por la aparición de grandes parcelas con viviendas unifamiliares rodeadas de jardín.

2. EL ARQUITECTO MIGUEL MARTÍN Y CIUDAD-JARDÍN

El embrión de *Garden City* fue elevado a categoría urbanística mediante el Plan de Ordenación de Miguel Martín-Fernández de la Torre, presentado en 1922 (JIMÉNEZ, 1974), en el que practica un «urbanismo de analogía orgánica», según expresión acuñada por Fernando de TERÁN para definir una corriente urbanística de la España de principios de siglo. A pesar de la disgregación en paquetes de la ciudad, (Las Palmas y El Puerto en nuestro caso), los urbanistas se obsesionan por crear la ciudad continua, unitaria, y dedican sus esfuerzos a conectar los núcleos dispersos mediante una serie de viales que configuren formalmente la ciudad.

Los dos paquetes urbanos de Las Palmas y El Puerto, separados unos cinco kilómetros entre sí, albergaban a 66.461 habitantes en 1920, cifra que ascendió a 119.595 veinte años después. El cordón umbilical que los unía, la carretera del Puerto (C/ León y Castillo), sirvió de eje para planificar una Vega de Santa Catalina casi enteramente propiedad inglesa, sin más limitación que las pocas edificaciones existentes. Miguel Martín optó por introducir un componente sustancial en su ciudad jardín, las calles curvas, elemento que armonizaba con la ondulación intrínseca de la Naturaleza. Así, no es solo el jardín el elemento que conecta el chalé unifamiliar con la naturaleza sino también la propia forma de la calle, enriquecida con soluciones formales como vías en tridente con tendencia a la simetría, amplias intersecciones circulares o semicirculares, *fondos de saco* y aceras arboladas (GONZÁLEZ, 1987). En su plano de ordenación, Miguel Martín también rodeó la Ciudad-Jardín con un cinturón verde que, en forma de anfiteatro, la abriera al mar; así, el Parque Doramas, al

sur, los jardines Rubió al Oeste y la zona verde que luego sería el Estadio Insular, al norte, debían de acentuar su aislamiento con respecto al resto del tejido urbano, al tiempo que paliaban la carencia de espacios libres de uso y dominio públicos dentro de la Ciudad Jardín.

Este plan, de unas cuatrocientas parcelas, le permite al acomodado burgués local vivir en suburbio, esconderse y desaparecer de una escena urbana cada vez más agobiante. Se apropia entonces de las propuestas idílicas con que los reformadores sociales finiseculares querían transformar el modo de vida urbano. La generalización del automóvil, la existencia del tranvía eléctrico y la consolidación de un nuevo «espacio de distinción» favorecerían también su desarrollo.

IV

LA CONFIGURACIÓN DE CIUDAD JARDÍN (1922-1962)

La previa adquisición de grandes parcelas semirrústicas por parte de la comunidad británica (en especial los Wood, Elder, Miller y Blandy), había permitido, en los primeros años veinte, la creación de un embrionario suburbio de alto *standing*, en el que ya se había impuesto la «exclusividad» del concepto social británico de la

Garden City: el British Club, la Iglesia Anglicana, los hotelitos para familias de británicos que trabajaban en compañías radicadas en el NO africano, los hoteles Santa Catalina, Metropole, Atlántico, Bellavista o Swiss Cottage para el turismo europeo, los colegios ingleses, etc. Pronto se convertirá en un barrio residencial selecto, que atraerá a una buena parte de la burguesía y, en menor medida, al «señorío» local, que no abandonará masivamente Vegueta y Triana hasta la década de los sesenta. Igualmente, la nueva burguesía norteña enriquecida al socaire de la exportación del plátano (Rosales, Arencebia, Morales, Mejías...), pronto comenzó a tomar posiciones, lo mismo que algunos indianos que invertían sus capitales retornados en la adquisición de parcelas y en la edificación de chalés.

A pesar de que el Plan de Ordenación de Miguel Martín no se aprobó hasta 1930, esto no fue obstáculo para que se edificaran nuevos chalés adaptados al plan establecido por aquel. Curiosamente, es el propio arquitecto Miguel Martín el que se convierte en planificador, arquitecto y promotor de muchas de las viviendas allí establecidas entre 1922, año de su llegada a Las Palmas, hasta 1965. Más de 200 chalés llevan la firma de Miguel Martín en Ciudad Jardín, ostentando estilos tan distintos como el racionalismo, ecléctico-histórico, regionalista



FIG. 3. La Vega de Santa Catalina o el Barrio de los Hoteles, a principios de este siglo.



FIG. 4. Parcelario de Ciudad Jardín en 1962.

canario y centroeuropeo. Las colonias Ley, Alvarado y, sobre todo ICOT, son conjuntos de arquitectura racionalista que le dan una gran personalidad a Ciudad Jardín, aunque sean viviendas modestas en parcelas muy pequeñas (200 m² por término medio). Poca relación guardan con las parcelas de las familias más pudientes de la isla, cuya extensión se sitúa entre los 1.000 y 3.000 m². En éstas se erigieron mansiones calcadas sobre modelos arquitectónicos europeos, al igual que obras de Laforet o las muchas de Miguel Martín.

A lo largo de la década de los años veinte ya se percibe la penetración canaria en Ciudad Jardín, que corre paralela a la francesa, italiana, suiza y alemana (Bonny, Adler, Chellaram y Siemens construyen sus mansiones durante esta década). La burguesía local y la asimilada solo adopta en parte las condiciones sociales y jerárquicas del «barrio de los ingleses». Ajusta su modo de vida, estilo y conducta al patrón exclusivista de la Garden City: garaje, gran jardín, autosuficiencia doméstica y autonomía. Las mansiones de los 20 y 30 son «islas» de autonomía social, «villas» de gran empaque, incrustadas en el tejido de una capital que por sus características ya tiende a la saturación.

Durante los años treinta y principios de los cuarenta observamos la penetración de la segunda y tercera generación de británicos que fijan su residencia en Ciudad Jardín. A veces ocupan casas de sus compañías, o adquieren parcelas edificadas, ya propiedad de la Miller, Elder o Blandy, mientras que otras familias compran nuevas tierras o arriendan fincas urbanas. Ejemplos de esta inmigración local son los Miller, Webb, Jones, Blandy, Pavillard, Head, Jolly, Elder... Estas generaciones contraen matrimonio con jóvenes de la burguesía local. El ambiente rígido y hermético, casi victoriano, del Club Inglés y de la colonia británica, que observó y describió ALONSO QUESADA en 1918, se relaja y surge una comunicación con los habitantes canarios de alta alcurnia o potencia económica (Bravo de Laguna, Manrique de Lara, Naranjo, Ley, Roca, Díaz-Saavedra, La Torre, Cambreleng, Guersey...).

En relación con los otros polos urbanos (Las Palmas al sur, los barrios proletarios de El Puerto al norte, u otros anodinos núcleos emergentes), Ciudad Jardín atesora la mejor calidad ambiental de toda la ciudad, y hacia ella se dirigen muchas de las mejoras urbanas, como la conversión en vía ancha del Camino de los Andenes (actualmente Paseo de Chil), al pie del antiguo cantil costero-



FIG. 5. Parcelario de Ciudad Jardín en 1991.

ro, o la urbanización de sus calles. Los sectores más densamente ocupados antes de 1939 se situaban en la mitad septentrional de Ciudad Jardín, entre la C/ Maestro Valle y la horizontal de lo que sería el Estadio Insular. Las 35 casas de la colonia ICOT, las 18 de la colonia Ley, las sedes actuales de TVE y la U.D. Las Palmas se encontraban en este sector. Otros chalés significativos fueron los de Alvarado, Fuentes, Staib, Bonny, Roca, o las casas de Miguel Martín y de su hermano Néstor de la Torre.

Tras la Guerra Civil, y hasta 1962, fue la banda suroccidental la que más se adensó, sobresaliendo los chalés de los Bonny, Pilchard, Fuentes, O'Dow, Duarte, Llinares, Negrín, Ozols, Adler, Leunis, Flick.... Pero este período está marcado por la aparición de algunos equipamientos sociales cuyas prestaciones rebasan el ámbito del barrio de Ciudad Jardín, aunque orientados al servicio de las familias pudientes de Las Palmas, como son el caso de las clínicas de Santa Catalina y La Paloma, o los colegios de las Teresianas y de los Salesianos (sustituyendo al viejo Sagrado Corazón femenino). Se remozaron los hoteles Metropole y Santa Catalina, se construyeron el Estadio Insular y la gasolinera Molowny e, igualmente, se levantaron los bloques residen-

ciales de oficiales y suboficiales de Aviación, cerca de la también reciente piscina de Julio Navarro.

V

LAS CLAVES DEL DETERIORO AMBIENTAL (1963-1994)

1. EL INCREMENTO DE SUELO EDIFICADO Y LA PÉRDIDA DE ESPACIO VERDE

Hasta la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas de 1962, Ciudad Jardín, con algo más de la mitad de las parcelas ocupadas por un caserío de baja densidad, era un oasis de tranquilidad y sosiego dentro de una ciudad en continua expansión, con casi doscientos mil habitantes, y trepando ya por la Ciudad Alta, tras ocupar casi toda la plataforma costera, desde Vegueta hasta La Isleta.

A partir de los sesenta, Ciudad Jardín, que había nacido como periferia, potencia involuntariamente su centralidad, que acabará por desnaturalizar con el tiempo su carácter inicial de zona residencial ajardinada de baja densidad edificatoria. Si bien la capacidad de viviendas

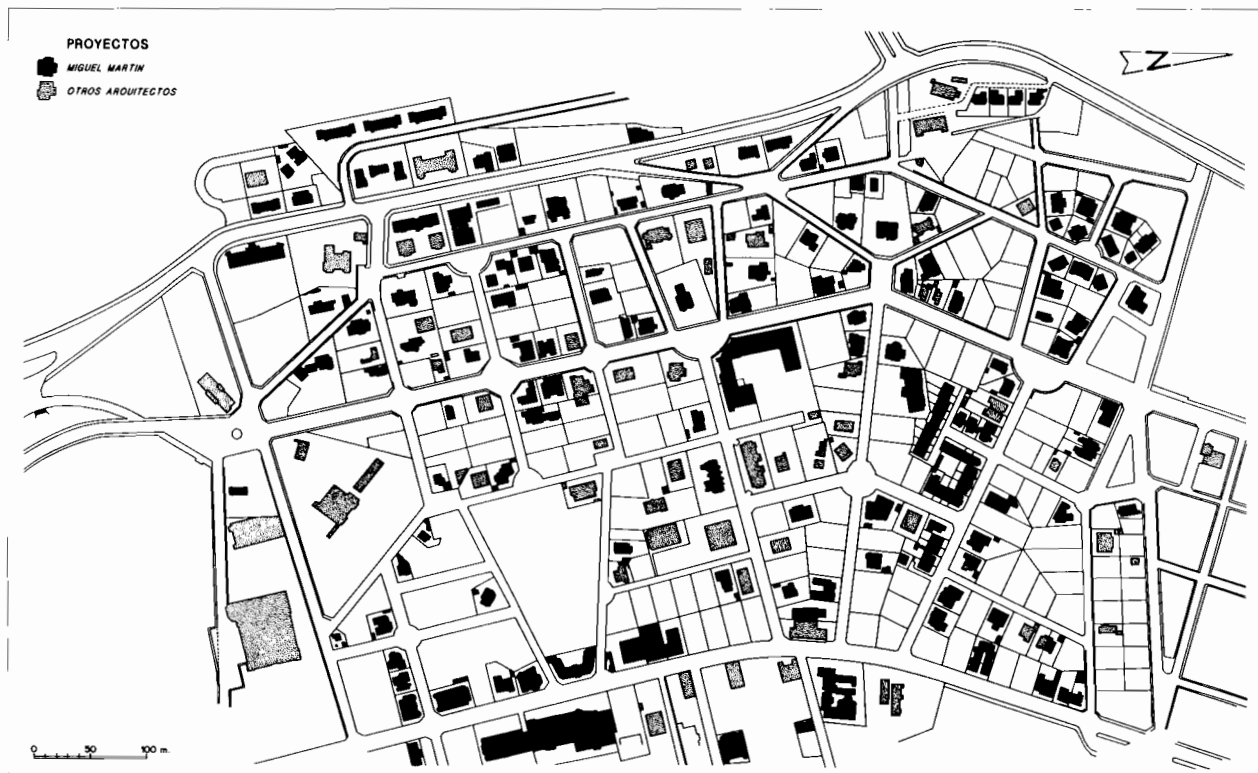


FIG. 6. Grado de ocupación de Ciudad Jardín en 1962, sobre el plano de Miguel Martín-Fernández de la Torre.

prevista en 1922 para Ciudad Jardín casi se había doblado en 1962, por efecto de la división parcelaria o de la generalización de viviendas pareadas por parcela, también es cierto que la inmensa mayoría estaban destinadas casi exclusivamente a viviendas unifamiliares.

Con las Ordenanzas de 1962 se inicia un proceso de sustitución del patrón edificatorio original por tipologías más rentables, pues favorecen sobremanera la división parcelaria y, aún más grave, propician un mayor grado de ocupación edificatoria en detrimento del espacio libre privado (BESCOS, 1984). La proximidad del edificio a las lindes, la aparición de tres plantas (cuatro con el semisótano o con el ático), la división horizontal de la propiedad en chalés hasta entonces unifamiliares, la invasión de garajes, invernaderos, casetas, barbacoas, porches, terrazas acristaladas, la ampliación de estancias habitables fuera de proyecto y, por último, la generalización de los apartamentos como unidad de hábitat, contribuyeron a deformar la fisonomía de una Ciudad Jardín menos clorofílica por la mengua de las zonas ajardinadas, y por una edificación más compacta. Las calles adyacentes Lope de Vega y Zorrilla, que juntas son muy similares en extensión a la vecina de Saint Saëns, con-

trastan por su grado de ocupación. Mientras las primeras dan la dirección postal a 127 apartamentos familiares y a 12 chalés, a la última sólo dan frente 20 casas que evocan todavía la imagen de una ciudad jardín clásica.

2. LA TERCIARIZACIÓN Y LA INTENSIFICACIÓN DEL TRÁFICO

Las Ordenanzas son también causantes del deterioro reciente de Ciudad Jardín pues han favorecido su progresiva terciarización. Si bien es verdad que el mantenimiento de las mansiones es cada vez más costoso, sobre todo para muchas familias que ya no guardan el esplendor económico de antaño, lo que ha incentivado su conversión en colegio, guardería infantil o sede institucional de sociedades, sin embargo la voracidad por rentabilizar mansiones para usos distintos a los residenciales se ha generalizado en exceso. Además de los tradicionales colegios de las Teresianas y de los Salesianos, o el más inadvertido de las Oblatas, en Ciudad Jardín hay una docena de nuevos colegios para menores. La Cruz Roja, TVE, la U.D. Las Palmas, la MBA, las casas regionales de El Hierro y Andalucía, o los consulados

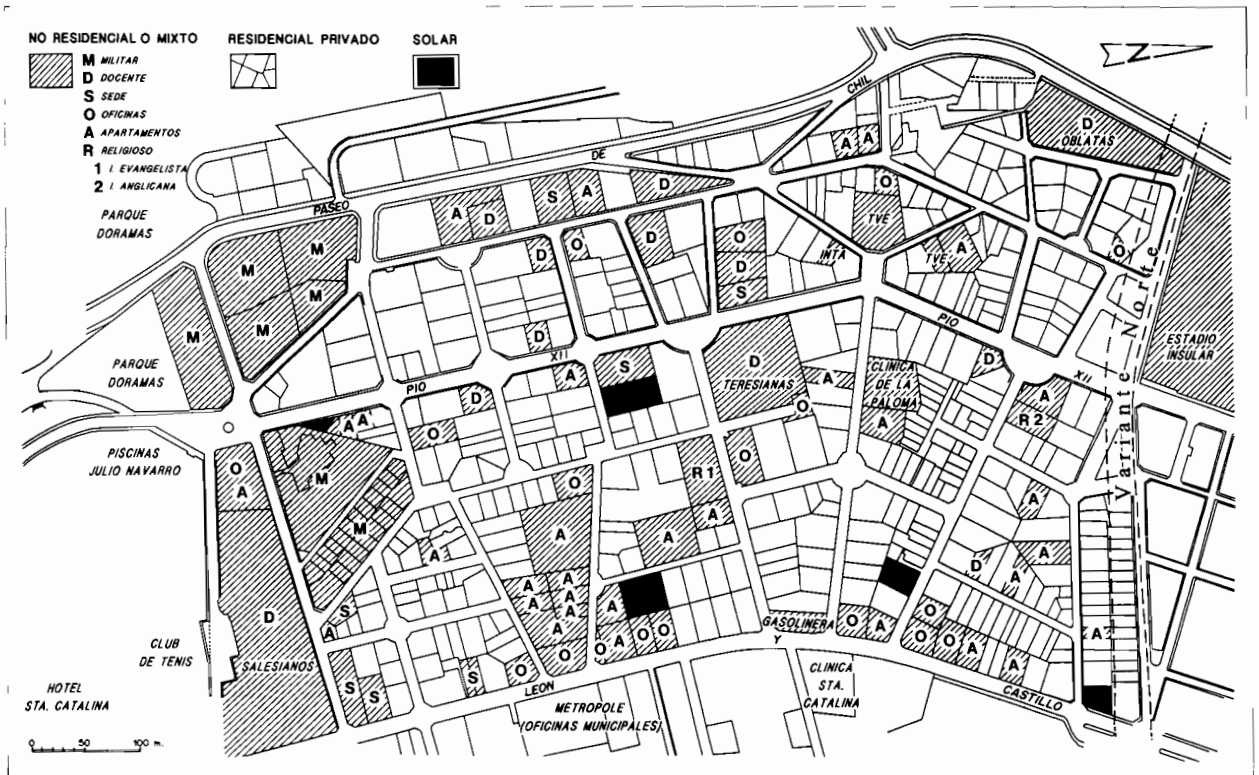


FIG. 7. Usos del suelo en la Ciudad Jardín de 1994.

de Cuba y Japón, entre otros, se han apropiado de algunas de las mejores mansiones de la zona. La posibilidad de compartimentar chalés para convertirlos en nidos de oficinas, o bien en 5 ó 6 provisionales «apartamentos», incluido el del titular del inmueble «unifamiliar», es otra perversión urbanística, derivada de unas malas Ordenanzas, que en absoluto han cuidado el carácter eminentemente residencial de Ciudad Jardín. La tendencia inversa, es decir, el retorno a residencial de chalés que han sido terciarios en los últimos años, comienza a ser cualitativamente significativa. Así, la magnífica mansión de los Siemens, enfrente de las Teresianas, adquirida en los años setenta por el inversor andaluz Requena para sede de la Agencia Efe, se ha convertido recientemente en residencia de Eustasio López, uno de los principales empresarios enriquecidos en «la construcción turística del sur grancanario». Otro ejemplo es la reciente compra del chalé de los Staib para residencia en Las Palmas de Gran Canaria del Presidente del Gobierno de Canarias.

Si a los elementos de terciarización apuntados antes le añadimos la fuerte presencia que tradicionalmente tuvieron en el sector suroccidental de la zona las depen-

dencias militares, rodeadas de residencias o de casas adosadas para oficiales, o el fenómeno relativamente reciente de pequeños complejos de viviendas adosadas, la sensación de pérdida de calidad ambiental se acentúa. Actualmente, cinco solares que antes admitían una sola vivienda, dan cobijo a grupos de 4 ó 6 nuevas viviendas cada uno, con una mínima superficie destinada a patios, al desaparecer casi completamente la posibilidad del jardín. Las Ordenanzas Municipales de 1989 son la causa de este nuevo fenómeno en Ciudad Jardín, ya muy extendido en Tafira y en otras urbanizaciones isleñas de baja densidad estudiadas por Silvia SOBRAL (1992).

Por último, y quizá lo más grave en el deterioro ambiental que está experimentando Ciudad Jardín, lo representa la intensificación del tráfico de paso y el tráfico local no vinculado a la residencia. Si durante muchos años fue la calle León y Castillo la más congestionada de la zona por ser la que ha drenado el tráfico de la zona baja capitalina, desde San Cristóbal al Puerto, progresivamente, la calle Pío XII y el Paseo de Chil, paralelas a la primera, también sufren en dirección Norte-Sur un tráfico intenso y, por tanto, molesto al contaminar acústica y atmosféricamente. Por si esto fuera poco, en dirección

Ciudad Alta-Avenida Marítima, seis calles transversales a las anteriores han visto incrementar su tráfico en los últimos quince años hasta niveles ciertamente insostenibles. Ciudad Jardín, un oasis de tranquilidad en mitad de la ciudad hasta los años setenta, pasó a convertirse en lugar de paso casi obligado. Y no sólo longitudinalmente, lo cual es inevitable, (salvo que todo este tráfico se derive exclusivamente hacia la Avenida Marítima, fuera de la zona, y León y Castillo, en su borde oriental), sino en dirección E-O, lo cual sí es evitable.

Por si esto fuera poco, la llegada en los últimos años de grandes equipamientos urbanos, que se han situado en los bordes de Ciudad Jardín, han contribuido a agravar aun más, si cabe, el malestar generado por el tráfico, local en este caso, y las necesidades de aparcamiento. Al sur de nuestra zona, el gran complejo clínico de «El Pino», que ya se había encargado de terciarizar la franja de Ciudad Jardín aquí no estudiada, comprendida entre el gran predio del Hotel Santa Catalina-Pueblo Canario y la arteria principal de Juan XXIII, provoca la invasión de vehículos en busca de aparcamiento sobre laterales y aceras de las calles sureñas del barrio. Otro tanto ocurre con las Oficinas Municipales situadas en el antiguo hotel Metropole, que irradia una molesta zona de influencia sobre casi toda la banda oriental de Ciudad Jardín. A estos dos grandes centros de actividad y de visita, necesitados de grandes superficies de aparcamiento de las que no disponen, hay que sumar el trasiego generado por las instalaciones de TVE, o por la docena de colegios existentes.

VI EPÍLOGO

Se desprende de los apartados anteriores que la influencia británica, casi exclusiva en la primera parte de la evolución espacial de Ciudad Jardín, casi ha desaparecido en la actualidad. Pero no es así; además de las re-

miniscencias y de testimonios físicos del esplendor británico en la zona (Club Británico, Iglesia Anglicana, Colegio Inglés, «hotel de los ingleses», en referencia al Hotel Santa Catalina, etc), Ciudad Jardín continúa siendo feudo de muchos extranjeros pudientes que fijan su residencia temporal o permanente en la capital gran Canaria (Staib, Allen, Pege, Blandy, etc.). Existen otros muchos reductos de extranjeros en la isla, casi todos en el sur, vinculados al fenómeno turístico. Sin embargo, del total de unidades familiares de la zona, más de la mitad son canarias, observándose además una progresiva penetración de peninsulares, profesionales de alta cualificación en su mayoría.

Del mismo modo, el barrio sigue sin tener una vertebración para la comunicación social, aunque se mantienen en su entorno centros sociales de élite para el conjunto de la comunidad capitalina: Club de Tenis, Club Metropole, la Marina del Muelle Deportivo, el Casino del Hotel Santa Catalina, etc. El parque Doramas, borde meridional de Ciudad Jardín, y único gran espacio verde de Las Palmas de Gran Canaria, apenas ha sido referencia lúdica para los habitantes del barrio en toda su historia y, desde hace unos quince años tampoco lo fue para el resto de los ciudadanos capitalinos, pues su decrepitud es algo más que lamentable.

La pérdida de calidad ambiental experimentada en los últimos años no ha sido óbice para que esta zona siga siendo, dentro de la ciudad, la más apetecida y la más cara. Cifras como 80 millones de pesetas por un chalé de 250 m² construidos en una parcela de 400 m², o de 25 millones de pesetas por un apartamento «de lujo» de 60 m², son habituales en el escaso mercado inmobiliario de Ciudad Jardín. Vivir aquí continúa siendo signo de distinción, aunque muchos de los nuevos moradores no suelen hacer el menor esfuerzo por establecer una continuidad con sus intrínsecos valores ambientales.

Han colaborado en este artículo Jonathan Allen (Master of Arts. Cambridge) y Claudio Moreno (Becario del Departamento de Arte, Ciudad y Territorio de la U.L.P.G.C.).

B I B L I O G R A F Í A

- AYMONINO, C.: «Las ciudades jardín del mañana», en *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*, Ed. Gustavo Gili, 1972.
- BAYLEY, S.: *La Ciudad Jardín*, Colección Adir Open, Buenos Aires, 1978.
- BESCOS, A.: *Procesos de crecimiento y transformación del área urbana de Las Palmas (1950-1980)*. Tesis Doctoral inédita. Dep. de Urbanística de la ULPGC, 1984.
- CÁCERES, E.: *Formación urbana de Las Palmas*, Ed. DACT, 1980.
- DÍEZ DEL CORRAL, J.: *Reflexiones sobre el fenómeno de la Ciudad-Jardín*. Original mecanografiado 1994, 15 págs.
- DU CANE, E. & F.: *The Canary Islands*, Black Ed., London, 1911.
- GONZÁLEZ, M^a. L.: «Ciudad Jardín y la Colonia ICOT», en *El Cabildo Insular de Gran Canaria y la ciudad racionalista*. Ed. Cabildo. Las Palmas de Gran Canaria, 1987.
- Guía de la ciudad de Las Palmas y de la isla de Gran Canaria*, Imp. Juan Vidal, 1911.
- HERRERA, A.: *La ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización*. Ed. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria, 1978.
- JIMÉNEZ, J. L.: «El Plan de Las Palmas de 1922», en *Cartas Urbanas*, n^o 2, 1976.
- MARTÍN GALÁN, F.: *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto*, Ed. JOP de Las Palmas, 1984.
- MARTÍN-FERNÁNDEZ DE LA TORRE, M.: *Plano de Ordenación de Las Palmas*, 1922.
- Ordenanzas Municipales de Las Palmas: 1953, 1962 y 1989*.
- SICA, P.: *Historia del Urbanismo del siglo XX*. Ed. IEAL, 1981.
- SOBRAL, S.: «El proceso de suburbanización de Tafira Alta» en *Materiales de Trabajo n^o 8*, DACT, ULPGC, 1992.
- STONE, O.: *Tenerife and its six satellites of the Canary Island. Past and Present*. Marcus Ward, London, 1888.