

LA LAGUNA (1800-1936). LA MODERNIZACIÓN DE UNA CIUDAD EN CRISIS

Carmen Gloria Calero Martín

RESUMEN

A pesar de la profunda crisis que La Laguna experimenta desde finales del siglo XVIII y que se prolonga durante todo el siglo XIX, derivada de su pérdida de poder político, la ciudad realiza, de forma lenta y peculiar, un proceso de modernización en su estructura y morfología, al tiempo que cambia su papel en la red urbana tradicional de la Isla de Tenerife que se modifica. Este periodo de decadencia, de esfuerzo modernizador y de reordenación territorial se analiza en varias etapas que presentan toda una serie de rasgos comunes y diferenciadores.

PALABRAS CLAVES: Crisis urbana, modernización, estructura, morfología, territorio.

ABSTRACT

Despite the deep crisis experienced by La Laguna since the end of the 18th and throughout the 19th Century derived from the loss of its political power, it undertakes a slow and specific process of modernization in its structure and morphology. At the same time it changes and modifies its role in the traditional urban network of the island of Tenerife. This period of decline, modernising effort and territorial rearrangement is analysed in various stages which show a sequence of both common and distinctive features.

KEY WORDS: Urban crisis, modernization, structure, morphology, territory.

Desde el último cuarto del siglo XVIII, San Cristóbal de La Laguna que fuera, hasta entonces, el primer núcleo urbano de Tenerife, eje principal del sistema tradicional de ciudades de la Isla, manifiesta una clara pérdida de centralidad de la que son evidencias la reducción progresiva de funciones, el estancamiento de la población y la inactividad urbana.

La causa de esta profunda crisis se explica en el despegue que, por entonces, experimenta la ciudad y puerto de Santa Cruz, que, hasta esa época, había sido uno más dentro del conjunto de los pequeños puertos que jalonaban las costas insulares. La confluencia de un conjunto de factores naturales favorables, la ruina del puerto de Garachico a causa de la erupción de 1706, la ineficacia de Puerto de La Cruz, con un peligroso emplazamiento, y ciertos beneficios políticos que recayeron sobre la bahía santacrucera potenciaron esta ciudad, convirtiéndola en el nuevo eje urbano de la Isla.





La vieja capital insular, a pesar de su relativa cercanía al puerto, quedó marginada del proceso de desarrollo que éste proporcionaba, porque la conexión entre ambos núcleos, y con el resto de la Isla, estaba supeditada a la vieja e inadecuada red de transporte interior que manifestó, durante casi toda la centuria, una gran inadaptación y fue la causa principal del mantenimiento del cabotaje como la forma más eficaz de comunicación intrainsular¹.

La Laguna cambia de lugar en el sistema urbano tradicional que, a partir de entonces, empieza a modificarse. Hacia la mitad del siglo XVIII, la ciudad, que había crecido en el centro de una amplia y fértil llanura, alejada de la costa, lo que le había permitido una relativa inmunidad frente a los frecuentes ataques por mar y un emplazamiento privilegiado para comunicarse con las dos vertientes de la Isla, advierte que algunas de estas ventajas, auténticos pilares de su fundación, pierden importancia y, con ello, La Laguna se muestra incapaz de sostener el crecimiento poblacional y urbano que sobre ellos había desarrollado.

La Laguna queda espacialmente marginada. Por una parte, su posición interior la priva de un puerto que fue, en el archipiélago, factor de impulso de los centros urbanos más dinámicos. Tampoco consigue conectarse eficazmente con el más cercano, hecho que, en lugar de favorecerla en su desarrollo por la corta distancia que los separaba, provoca un auténtico colapso sobre la antigua capital. Este estancamiento, explicable en parte por la ineficacia del transporte interior, tiene también su origen en la orientación económica de la ciudad, centro de una importante comarca agraria pero dedicada, de forma casi exclusiva, a la producción de cereal y ajena a los cultivos de exportación que por las condiciones naturales de su emplazamiento no pudieron desarrollarse de forma aceptable.

Sin una actividad económica destacada, La Laguna sólo se definía en lo urbano por la acumulación de una serie de funciones de tipo político-administrativo, religiosas y culturales que se habían consolidado desde la misma fundación de la ciudad. Sede del poderoso Cabildo de Tenerife atraído, por ello, a los grupos de poder, civiles y religiosos, organizadores y vigilantes de los poderes tradicionales. A pesar del escaso dinamismo económico, la centralidad política había propiciado el crecimiento y la consolidación de la ciudad mediante una edificación compacta, articulada por un viario rectilíneo y delimitada por un amplio conjunto de destacados edificios simbólicos, de carácter civil y religioso, auténticos nodos urbanos.

La ciudad presentaba entre todo el conjunto urbano de la isla la posición más destacada para asumir la capitalidad provincial. Sin embargo, el empuje de Santa Cruz lo impedirá ya que esta joven ciudad, en un proceso rápido y progresivo, va a ir acaparando funciones y creciendo en población de tal modo que a principios del siglo XIX es el núcleo urbano más importante de Tenerife.

A partir de esta fecha, La Laguna pasa a ocupar, no sin cierta resistencia, un lugar secundario en la red urbana, en una posición marcada, además, por el escaso crecimiento y la inactividad económica, parámetros que van a graduar, siempre, los

¹ CALERO MARTÍN, C.G.: *Las comunicaciones marítimas interinsulares (siglos XVI al XIX)*. Las Palmas de Gran Canaria, 1979.

CUADRO 1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE LOS PRINCIPALES LUGARES DE LA ISLA DE TENERIFE (1676-1888)

	1676	1688	1755	1772	1787	1802	1826	1850	1865	1888
La Laguna	6.683	6.994	9.139	8.796	7.222	9.672	9.672	9.539	10.241	11.406
Santa Cruz	2.334	2.491	5.408	7.399	6.063	6.889	8.000	10.546	14.146	19.722
La Orotava	5.782	6.549	8.434	3.386	5.770	6.414	6.786	5.201	7.924	8.876
Icod	3.006	3.018	4.990	4.468	3.942	3.789	3.789	5.399	5.414	5.840
Puerto Cruz	2.085	2.678	3.920	3.180	3.337	2.588	3.806	3.524	3.578	4.720
Garachico	3.025	3.081	2.763	1.590	2.158	1.843	—	2.478	2.216	2.969
Tacoronte	2.688	2.879	4.180	2.561	2.488	3.623	3.623	3.489	3.152	3.903
Güímar	2.073	2.353	2.649	2.662	2.662	2.691	2.690	3.467	4.016	4.271

FUENTE: Sánchez Herrero; Jiménez de Gregorio; Escolar y Serrano; Miñano; Nomenclatores de la Provincia de Canarias de 1850, 1865 y 1888. Elaboración propia.

esfuerzos de modernización y el proceso de crecimiento de la ciudad hasta las primeras décadas del siglo XX.

El siglo XIX es, para La Laguna, un periodo de estancamiento respecto a la progresión que la ciudad venía manifestando desde su fundación. Ese escaso dinamismo que en algunos periodos se convierte en una auténtica regresión urbana, contrasta con el proceso general de auge y modernización que la mayor parte de ciudades españolas experimentan por las mismas fechas².

Sin embargo, un análisis detenido pone de manifiesto que la ciudad emprende, con enormes dificultades, su propia recuperación de forma muy lenta y marcada por la existencia de varias etapas, con rasgos propios y diferenciados, que desde finales del siglo XVIII se prolongan hasta las primeras décadas del XX.

1. DE CAPITAL INSULAR A CENTRO COMARCAL: 1800-1850. CRISIS Y RURALIZACIÓN DE LA CIUDAD

La Laguna inicia el siglo XIX ocupando una posición central y destacada dentro del conjunto de los centros urbanos más importantes de Tenerife. Era el lugar más poblado y mejor organizado urbanísticamente. En el conjunto de las ciudades que la precedían sólo Santa Cruz y La Orotava manifestaban un crecimiento señalado (Cuadro 1). A simple vista, los datos poblacionales son indiscutibles; sin embargo, el despoblamiento, la pérdida de la función militar y el traslado de las casas comerciales a Santa Cruz eran perfectamente perceptibles y predecían otros quebrantos que la ciudad iba a padecer³.

² QUIRÓS LINARES, F.: *Las ciudades españolas en el siglo XIX*. Valladolid, 1992.

³ Uno de los más graves fue el traslado del Capitán General a Santa Cruz en 1723.





La imagen de la ciudad, recogida por historiadores, cronistas y viajeros manifiesta este cambio de posición en la red y un notable alejamiento respecto de Santa Cruz, convertida en la puerta principal de la Isla. La Laguna se muestra como una ciudad poco accesible. El viejo camino que unía los dos núcleos aparece como un obstáculo difícilmente superable que impide la conexión entre las dos ciudades. El abandono, la ruina en las edificaciones, la pérdida de funciones urbanas son los descriptores habituales de la ciudad que sólo se redime por su clima fresco y húmedo, por la fertilidad de su entorno y la proximidad del monte que proporciona agua. La comparación con Santa Cruz empieza a ser habitual: el silencio frente al bullicio, la ciudad comercial y dinámica frente a la conventual, la nueva sociedad liberal, de corte comercial, frente a la rancia aristocracia territorial; la innovación contra el inmovilismo⁴.

La ciudad, a pesar de todo, afronta importantes retos de modernización y los asume incluso con más celeridad que otras ciudades insulares. Dentro del conjunto de equipamientos urbanos destaca la construcción del cementerio y el proyecto de crear una alameda en las afueras de la ciudad. En los dos casos, las iniciativas se fraguan en el último cuarto del siglo XVIII y son, de alguna manera, proyectos «ilustrados» que se resuelven tardíamente⁵.

La obra del cementerio que se concluye en 1814⁶, supone un hito para la ciudad ya que su emplazamiento va a generar la progresión de la red viaria y la génesis de un barrio, el de «San Juan», que se consolidará a finales de la centuria y en las primeras décadas del siglo XX. De esta forma la ciudad proyecta y consolida parte de su viario hacia la periferia oeste-suroeste, un área escasamente poblada, con importantes bolsas de suelo delimitadas por el inicio de antiguos caminos de acceso a la ciudad, que la comunicaban con el sur de la Isla.

Por otra parte, la realización de una alameda en una de las salidas desde el noreste, que enlazaban la ciudad con La Vega, es decir, la creación de un espacio de ocio nunca llega a consolidarse, ya que se arruina a pesar de varios intentos de ordenación. Este fenómeno manifiesta, claramente, el fuerte carácter rural de la ciudad que es incapaz de asimilar la transformación del más antiguo camino de salida hacia la Vega, en un moderno paseo urbano. El interés por esta obra se refleja en los sucesivos intentos de concluirla que parten, siempre desde el poder municipal, sin que, en ningún caso, exista un apoyo ciudadano a las iniciativas. La inexistencia de una clase urbana sólida impide la culminación de este interesante proyecto y evidencia el decaimiento y la progresiva agrarización de la ciudad⁷.

⁴ Viajeros como Ledru, Coquet, Leclercq, Berthelot... ponen de manifiesto en sus obras el fuerte impacto que les produce La Laguna, que describen como una ciudad «bien construida», pero carente de dinamismo, estancada en su crecimiento y en proceso de despoblamiento.

⁵ El primer expediente para la construcción del cementerio de La Laguna data de 1791 (Acta de la sesión del Cabildo de Tenerife de 28 de marzo de 1791). El primer proyecto de Alameda es más antiguo, de 1770 (Acta de la sesión del Cabildo de Tenerife de 14 de enero de 1770).

⁶ AMLL. Sección I. Fábricas Públicas, F-IV (28). Sección II. Cementerio, C-X (expedientes varios).

⁷ CALERO MARTÍN, C.G.: «La alameda de La Laguna: un proyecto inacabado». *Alisios. Revista de Geografía*. La Laguna (1993) núm. 3, pp. 95-102.

Dentro del conjunto de equipamientos asistenciales, la ciudad concentra sus esfuerzos sanitarios en el viejo hospital de Dolores al que traslada la cuna de expósitos y liquida el de San Sebastián, cuyo edificio, claramente infrautilizado, va a servir ocasionalmente como complemento del anterior. Ningún nuevo espacio sanitario se genera en la ciudad, a pesar de que las exclaustraciones proporcionaron muchas posibilidades de reutilización de los viejos conventos, como el de San Diego, sobre el que hubo intención de crear un lazareto que no se llegó a realizar⁸.

Sin embargo, en el campo de la educación, La Laguna consolida en esta primera mitad de la centuria su vieja condición de ciudad académica. Entre 1800 y 1820, la ciudad rehabilita la vieja casa de los jesuitas donde, desde las últimas décadas del siglo XVIII estaba instalada la Escuela Municipal de Primeras Letras y mantiene en torno a ella un cierto desvelo. Sin embargo, va a ser la Enseñanza Secundaria la que dé a la ciudad una especial singularidad ya que en 1846, La Laguna es designada entre las principales ciudades de las Islas como sede del Instituto de Canarias⁹. Esta distinción no fue más que una compensación al cierre de la precaria Universidad, en 1845, y a la pérdida de la «capitalidad» que, en 1833, fue establecida en Santa Cruz¹⁰.

El Instituto que va a ocupar el convento desamortizado de San Agustín acogerá, en 1849, la Escuela Normal Elemental, la única de la Provincia¹¹. De esta forma la ciudad consolida su función educativa, aunque la enseñanza superior universitaria, no reaparecerá hasta 1927.

Esta función educativa tiene un significado espacial muy preciso: va a centrarse en una calle, la de San Agustín, donde la existencia de la vieja casa de los jesuitas y el convento desamortizado de los agustinos permitieron la concentración y la superposición de usos educativos sobre la base urbana existente.

El espacio del poder, integrado por el edificio del Ayuntamiento, el Juzgado y la Cárcel ocupaban un bloque donde, desde la fundación de la ciudad, se había situado el Cabildo de la Isla: un ángulo amplio que había servido para delimitar la Plaza del Adelantado y delinear la calle Carrera, la vía central, auténtica espina dorsal de la ciudad. En esta primera etapa, tanto el Ayuntamiento como la Cárcel y las salas del Tribunal del Juzgado reciben cierta atención, en cuanto a su restauración, y desde 1820 un proyecto de reforma de la fachada, sucesivamente ampliado, va a transformar la vieja casona en un edificio simbólico, destacado y singular¹².

Hacia 1840, de nuevo se reforman las dependencias del Ayuntamiento, de la Cárcel y del Juzgado. Si bien la primera reforma tiene un carácter más simbólico y está ligada a la consolidación de los Ayuntamientos y a la lucha por conseguir la

⁸ AMLL. Acta de la sesión del Ayuntamiento de La Laguna de 21 de julio de 1821.

⁹ FAJARDO SPÍNOLA, F.: *Historia del Instituto de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, 1995.

¹⁰ Santa Cruz desde 1812 fue elegida como sede de la Diputación Provincial. Este acuerdo sería confirmado y aprobado en 1822. En 1833 la reorganización administrativa mantendría a Santa Cruz como capital de la provincia única de Canarias.

¹¹ GONZÁLEZ PÉREZ, T.: *Las Escuelas de Magisterio en La Laguna*. La Laguna. 1997.

¹² GALANTE GÓMEZ, F.: *Arquitectura canaria. El ideal clásico*. Las Palmas de Gran Canaria, 1989.





capitalidad, las reformas que se proyectan a partir de 1840 tienen un significado más funcional y están en relación con una profunda intervención que la ciudad realiza en la zona, y que incluye no sólo la remodelación de los edificios anteriores, sino la reforma de la Plaza y la construcción del mercado, y tiene que ver también con el nuevo papel que La Laguna debe asumir como cabeza de uno de los tres partidos judiciales en los que se divide la Isla a partir de 1839.

En este primer periodo también se produce la ocupación del convento desamortizado de San Francisco por el ejército. La ciudad, aunque en 1723 había perdido la presencia del Capitán General, trasladado a Santa Cruz, contaba con un destacamento militar que no había tenido un lugar de alojamiento estable, ocupando sucesivas dependencias que el Ayuntamiento le iba proporcionando. La impronta que los militares dan al viejo convento y la explanada anexa, que convierten en campo de maniobras va a tener un hondo significado espacial para la ciudad que aún, en estos días, la conserva.

Como ya hemos mencionado, en estos primeros cincuenta años, la ciudad edifica su primer mercado, respondiendo a una fuerte inquietud que se deja sentir en el seno del Consejo desde los primeros años del siglo, derivada de la influencia de renovadas ideas higienistas. La estabilización de la venta ambulante que ocupaba temporalmente algunas calles y plazas es un objetivo prioritario para la ciudad que durante casi cuarenta años busca un espacio para crear su mercado. A finales de este periodo, la recova fue instalada, de forma definitiva, en la vieja casa de Los Graneros, en el frente de naciente de la Plaza del Adelantado¹³.

La elección del lugar estuvo condicionada no sólo por la existencia de esta antigua dependencia municipal sino también por la proximidad del barranco de Gonzalínez cuyos recursos hídricos permitían establecer, en el mismo lugar, el matadero y las carnicerías. Sin embargo este primer mercado de la ciudad no fue sino la reutilización de un inmueble ya existente para un nuevo uso, y contribuyó a la concentración de funciones en torno al espacio central de la ciudad, la Plaza del Adelantado.

Esta plaza, la única perceptible, delimitada y diseñada como tal va a ser, también, durante este periodo, objeto de numerosas reformas que delinear su contorno y la ordenan interiormente. La aparición de la vegetación en forma de arboleada, parterres y canales para el riego, la construcción de bancos y la demarcación de paseos interiores, la instalación de los primeros puntos de alumbrado y el adecentamiento de la fuente pública reforzaron su centralidad y la convirtieron en el centro de la vida social, política y económica de la ciudad, frustrados los intentos de generar nuevos espacios para el paseo y la diversión. Sólo la plaza de la Catedral recibe un poco de atención durante este periodo, un pretil de cantería la delinea aunque sigue sin ordenamiento interior. El resto de las plazas urbanas no son, en esta época, más que simples espacios vacíos, generados por la propia ciudad que obedecen a la

¹³ AMLL. Sección Segunda. Fábricas Públicas. F-I. Expediente núm. 18, 1840.

confluencia de calles sin solución de continuidad, a la antesala de iglesias y conventos o son los accesos desde las principales rutas que confluían en La Laguna¹⁴.

En lo que respecta a las infraestructuras, La Laguna comienza la centuria con una cierta preparación fruto de su pasada centralidad política: cuenta con una antigua conducción de aguas que abastecía a la ciudad en tres fuentes, un abrevadero y un lavadero públicos. La vieja conducción, deficiente y con graves pérdidas, es objeto durante estos primeros cincuenta años de una actuación de mantenimiento, constante y cara, de algunas evaluaciones sobre los recursos y dos proyectos de renovación que nunca se realizan lo que pone en evidencia la incapacidad no sólo económica sino técnica del Consistorio¹⁵.

La ciudad padece también un grave y persistente problema de anegamiento en la periferia norte, la zona del Llano, el área del viejo humedal que en 1814 es intervenido mediante un reparto en lotes con el fin de erradicarlo. Este reparto de suelo público se enmarca dentro de uno mayor que alcanzó a las tierras comunales del entorno urbano¹⁶, aunque en la zona del Llano, el objetivo principal era conseguir que los nuevos propietarios actuaran sobre el terreno desecándolo mediante la construcción de zanjas, algo que con los medios de la época no se consigue.

Por ello, en 1837 el Ayuntamiento solicita la ayuda del ejército para nivelar los terrenos de la laguna, sin que las obras que se realizaron eliminaran el problema de inundaciones que, de forma periódica, van a seguir apareciendo.

La infraestructura viaria soporta, en esta época, varios planes de pavimentación (1808-1816, 1824, 1835, 1846), aunque algunas de las calles centrales de la ciudad poseían viejos empedrados herencia de etapas pasadas. Junto a la pavimentación de calles y delimitación de aceras en las principales, se acomete una serie de pequeñas obras de embellecimiento, de urbanización, que intentan detener la progresiva ruralización que por estas fechas experimentaba la ciudad. La Laguna, por la bondad de su emplazamiento, no requirió de otras obras de infraestructura de magnitudes importantes. La construcción de pequeños puentes (San Cristóbal, 1801, 1835) permitieron superar el barranco de Cha Marta que si bien no fue un impedimento grave para la ciudad, en cierta manera dificultó su extensión hacia la periferia oeste-suroeste.

Sin embargo, la ciudad tuvo, en la red de caminos, un reto importante en esta primera etapa del siglo. Gran parte de su aislamiento era producto de la inaccesibilidad del camino de Santa Cruz, vía de enlace entre las dos ciudades y entre La Laguna y el resto de la Isla. Por ello, la actividad municipal canaliza hacia este camino una importante actividad sabedora de su importancia, y en planes sucesivos (1810, 1814, 1817, 1820, 1837) procede a continuas delineaciones, desmontes y

¹⁴ Se trata de las plazas de La Antigua, La Concepción también llamada de la Pila Seca, la de Santo Domingo, de San Cristóbal y otras menores asociadas a ermitas como San Benito, San Lázaro y San Juan.

¹⁵ AMLL. Sección Segunda. Aguas. A II.1801-1855. Expedientes varios.

¹⁶ MACÍAS HERNÁNDEZ, A.: *La transformación de la propiedad agraria concejil en el paso del antiguo al nuevo régimen*. La Laguna, 1978.





reformas para hacerlo más practicable¹⁷. Tampoco descuida el resto de la red viaria que desde la ciudad se abría radialmente atravesando el municipio y la comunicaba con el resto de la Isla. Repetidos planes de delineación (1812, 1822) valoran y ordenan los diferentes caminos, con atención especial a los de La Vega o Llano, cuya red se va densificando en estos primeros cincuenta años del siglo¹⁸.

También en este periodo se instala en La Laguna el alumbrado público (1845)¹⁹, cuya aparición en el entorno de las Casas Consistoriales, plaza del Adelantado y algunas calles refuerza la centralidad de un amplio sector de la ciudad, promocionado desde el poder público. La primera mitad del siglo XIX es una etapa de auténtica paralización constructiva. Hasta 1836 no se conserva ninguna licencia de obra particular. Tampoco las actas de sesiones del Ayuntamiento recogen ningún tipo de edificación; al contrario, manifiestan, de forma constante, la preocupación del poder municipal por el abandono del caserío y el estado ruinoso de una parte importante del mismo. Esta situación de crisis, que siempre se ha señalado como exclusiva de La Laguna por su dependencia de Santa Cruz, no es tal. De hecho, las ciudades canarias padecen hasta la mitad del siglo un periodo de decaimiento que no se despejará hasta 1852, cuando la Ley de Puertos Francos, primero, y el auge exportador de la cochinilla, más tarde, renuevan la vitalidad de los centros urbanos²⁰.

La Laguna vive este periodo doblemente afectada. Por un lado, el deterioro y la paralización en las construcciones se arrastraba desde el último cuarto del siglo XVIII, como respuesta a la pérdida de centralidad de la ciudad; por otro, la coyuntura económica general agudizaba, aún más, esta crisis endógena.

El espacio urbano, casi inmóvil, se intenta dinamizar mediante medidas de estímulo de naturaleza diversa. En este sentido, desde el poder municipal se emiten disposiciones encaminadas a la producción de suelo y viviendas. La concesión de «sobrantes», la adquisición de solares e inmuebles por medio de la redención de censos, la subasta o concesión de lugares, propiedad del Ayuntamiento, y el reparto del Llano de la laguna, con una clara intención urbanizadora, son mecanismos que se ponen en marcha durante este periodo²¹. Muy poco se consigue con todo ello. Los límites de la ciudad se mantienen inmóviles, los nuevos caminos que se van abriendo en La Vega y San Juan custodian amplias manzanas vacías; el interior de la ciudad es aún un espacio poco denso en algunos sectores y se impone, en muchos, la reedificación.

Todo esto indica que esta primera mitad del siglo es la etapa de mayor crisis urbana que ha conocido La Laguna. Aunque la ciudad se moderniza, generando algunos equipamientos y mejorando ciertas infraestructuras, todas estas iniciativas emanan del poder municipal, que se convierte en el guardián de la ciudad, incapaz

¹⁷ AMLL. Sección Segunda. Fábricas Públicas. F II, 1. 14 Expedientes sobre la composición del camino que de esta ciudad va a Santa Cruz.

¹⁸ AMLL. Sección Segunda. Caminos. 1801-1851.

¹⁹ AMLL. Sección Segunda. Alumbrado Público. A-XXXII. 1845-1884.

²⁰ MARTÍN GALÁN, F.: *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*. Las Palmas de Gran Canaria, 1984.

²¹ Todos estos aspectos son recogidos por las Actas de sesiones del Ayuntamiento.

de asimilar la pérdida de primacía e intentando por todos los medios recuperarla o al menos emular el desarrollo y la modernización de las ciudades que la aventajaban. El empuje de la población no existe, puesto que la ciudad carece de una sociedad urbana, emprendedora, que reclame cambios.

Las profundas raíces agrarias que la ciudad había ocultado con el desarrollo de las funciones políticas, culturales y religiosas se ponen de manifiesto y el progreso de la ruralización va a ser tan importante que la ciudad tardará en desprenderse de modos y formas típicamente campesinos que se incrustarán en su espacio, perviviendo hasta la actualidad.

2. EL NUEVO PAPEL EN LA RED URBANA: RECONSTRUCCIÓN, MODERNIZACIÓN Y NUEVOS EQUIPAMIENTOS. 1850-1900

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, La Laguna consolida una nueva posición en la red urbana que desde 1833, la reciente división territorial, la reorganización del poder judicial y otras disposiciones le habían otorgado. Es la cabecera comarcal de un municipio amplio y variado; capital de uno de los tres partidos judiciales de Tenerife y centro académico, cultural y religioso de la Isla.

A pesar de que en población ha sido rebasada por Santa Cruz, La Laguna mantiene un segundo puesto, destacado del resto, entre las principales ciudades de Tenerife. La población de la ciudad supone el 45% de la que en 1857 se contabiliza para el conjunto de su municipio, que, a partir de estos momentos, va a ir en progresión en detrimento del centro urbano, un alejamiento que evidencia la difusión del crecimiento por los diferentes sectores municipales en menoscabo del núcleo urbano principal.

La imagen que la ciudad sigue desprendiendo y que se recoge en fuentes de naturaleza diversa mantiene parecidas características que las que definían a La Laguna en la etapa anterior. Los viajeros la siguen considerando una ciudad triste y sin vida, aunque despuntan algunos elementos de la morfología urbana que se califican modernos. La desconexión con Santa Cruz se va superando y el viejo camino es una ruta más transitable y transitada, una vía que se va poblando a tramos: en La Cuesta, en Gracia y Cruz de Piedra, caseríos que evidencian el desarrollo urbano de este sector y de la periferia de la ciudad. A finales del periodo, La Laguna va perdiendo aquellos matices de desolación y ruina que eran sus descriptores habituales. Las primeras guías turísticas y comerciales la muestran como una ciudad histórica, como un importante centro comarcal y con sus funciones educativas y religiosas firmemente asentadas. La prensa también nos habla de una ciudad que va dinamizando su espacio, sobre todo en el último cuarto del siglo. Un centro urbano con bastantes proyectos en los que se aprecia la voluntad impulsora de una nueva clase ciudadana, dinámica y emprendedora.

Desde el punto de vista de los equipamientos urbanos, La Laguna mantiene y renueva parte de aquéllos que había ido consolidando en la primera mitad del siglo. Muchas veces, la ciudad sólo plantea proyectos que por diversos motivos se retrasan y no se ejecutan hasta las primeras décadas del siglo XX, como los de amplia-





ción y reforma del cementerio (1850, 1859, 1866, 1897 y 1899). La reforma de las salas de los juzgados se lleva a cabo entre 1866 y 1889 mediante varios proyectos que se van superponiendo, pero siempre reutilizando los mismos inmuebles ocupados anteriormente, de modo que no se generan nuevos espacios.

Una de las novedades más destacables es el intenso debate y los dos proyectos (1851, 1880), frustrados, para la construcción de un teatro²². En ambos casos coincidía la intención de utilizar edificios propiedad del Ayuntamiento y los proyectos se plantearon como iniciativas públicas o semipúblicas.

En 1880 ya existe un grupo de vecinos promotor, pero sin la suficiente capacidad económica para abordar una obra de esta envergadura.

El ocio popular se va a canalizar, de forma más modesta, con la construcción de una gallería (1889) que, con el tiempo, se reconvirtió en el pequeño teatro Viana (1894). La instalación de una plaza de toros (1890), que se desmantela cuatro años más tarde, representa la existencia de una clase urbana que empieza a demandar nuevos espacio de diversión.

Por estas fechas, La Laguna busca nuevos lugares de paseo que le sirvan de reclamo para atraer a la burguesía capitalina en la temporada estival. Abandonado el viejo proyecto de alameda, la nueva carretera a Tejina, arbolada, y los paseos que se habían ido abriendo en el Llano constituyen un patrimonio ambiental que la ciudad cuida con esmero. La Plaza del Adelantado se adorna con una fuente de mármol (1869), un signo de «modernidad» que se exporta. Otras plazuelas reciben retoques importantes. La construcción de jardincillos, pequeños estanques, verjas y nuevos pavimentos va acondicionando los antiguos espacios vacíos, dándoles sentido urbano, engarzándolos con el viario, con la edificación y con la vida social que despunta. También la ciudad reconstruye el viejo mercado, arruinado por un incendio, y en 1883 inaugura el nuevo edificio²³.

El abastecimiento de agua, sin embargo, es la obra más representativa de este periodo. Desde 1850 el Ayuntamiento se plantea este objetivo como prioritario. La presencia activa de los arquitectos provinciales y las mejoras técnicas influyen en la realización del primer proyecto técnico oficial, que incluirá plano y presupuesto en 1854, que si bien no se realiza, permitirá con bastantes modificaciones, entre 1870 y 1872, la inauguración de la nueva conducción²⁴. Paralelamente, la explotación privada de las aguas irrumpe en el panorama económico de las Islas.

Este hecho contribuye a que, en los nuevos proyectos, las intenciones de privatizar el suministro de aguas a la ciudad se materialicen en un complejo e interesante cúmulo de hechos, planes y realizaciones de particulares que ven, en la captación y distribución del agua, un negocio más que seguro. El análisis permite, de forma certera, generalizar y comprobar toda una serie de fenómenos que fueron

²² AMLL. Sección Segunda. Fábricas Públicas. F II, 6. 1851 y F II, 24. 1880.

²³ AMLL. Sección Segunda. Fábricas Públicas. F II, 25. 1881.

²⁴ AMLL. Sección Segunda. Aguas. Expediente sin clasificar. *Conducción de aguas a la ciudad de La Laguna desde Las Mercedes*. Manuel de Oraá. 1854.

comunes a la mayor parte de los núcleos urbanos del Archipiélago, como se ha puesto de relieve en otros trabajos²⁵. Se asiste, en esos momentos, a la fricción entre los usos tradicionales del agua, entendida como un bien público, y la captura de ese bien por parte de algunos particulares, generándose numerosos conflictos sociales.

Dos nuevos planes de pavimentación (1852, 1884) hacen extensivo a nuevas calles esta mejora y vuelven a remodelar las principales. También se mejora el viario eliminando algunos callejones, sin que por ello la trama tradicional sufra variaciones importantes. La ciudad moderniza otras infraestructuras necesarias: sustituye los viejos puentes de madera y piedra por modernas canalizaciones (San Juan, 1878), o nuevos materiales como el hierro (San Cristóbal, 1892), permitiendo que el barranco de Cha Marta deje de ser un obstáculo para la expansión urbana. El camino de Santa Cruz deja de ser inaccesible cuando se delinea la carretera provincial, se mejora el trazado y el firme. Se intenta sustituir el viejo alumbrado mediante la implantación del gas, sin que los diferentes proyectos se lleven a cabo. En este proceso destaca la presencia de empresas peninsulares y extranjeras promotoras de nuevas instalaciones industriales.

Todo ello revierte en la edificación, en la producción de suelo y de viviendas que comienza a manifestar signos de cierta actividad. Dentro de este periodo podemos distinguir tres etapas principales: la primera, que desde 1850 se alarga hasta 1864, marcada por la paralización en el proceso urbanizador, y que se puede considerar como la continuación del periodo anterior. La segunda, entre 1864 y 1874, se caracteriza por una intensa reactivación en la actividad constructora, aunque un porcentaje muy alto son obras de reformas y reedificaciones concentradas, casi todas ellas, en el centro simbólico de la ciudad. La tercera, entre 1875 y 1900, en la que la actividad, primero se paraliza y vuelve a remontar lentamente hasta 1900.

Este auge se deriva de cierto apogeo económico que vive La Laguna gracias a los importantes beneficios que proporcionan la producción y comercio de la cochinilla. El municipio de La Laguna dedica, en estos años, una parte importante de sus terrenos de cultivo a los nopales; por estos años la cochinilla llegó a convertirse en el tercer cultivo en importancia por el valor de la producción y por la superficie ocupada²⁶.

A este periodo, de auténtico despegue urbano, siguen unos años de decaimiento y atonía constructiva que culminan en la última década del siglo, cuando se registra, de nuevo, una importante reactivación.

En todo este lapso de tiempo el valor de las reformas y reedificaciones es el más destacado. El viejo caserío heredado se remodela, especialmente las fachadas, aunque también aparecen redistribuciones interiores y habilitaciones de plantas bajas como locales comerciales o como cocheras en ciertos sectores de la ciudad. Las casas terreras aparecen tímidamente; segregadas espacialmente, estas viviendas más mo-

²⁵ NÚÑEZ PESTANO, J.R.: «Regadío, abasto urbano y propiedad del agua en Tenerife a fines del Antiguo Régimen». *Strenae Emmanuelae Marrero Oblatae*. La Laguna (1993).

²⁶ MADOZ, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar. Canarias (1847-1850)*. Valladolid, 1986.



CUADRO 2. OBRAS PARTICULARES REALIZADAS
EN EL MUNICIPIO DE LA LAGUNA (1836-1900)

TIPO DE ACTUACIÓN	Nº DE OBRAS	% SOBRE EL TOTAL
Ruina	25	6,64
Reforma	169	44,94
Reedificación	51	13,56
Nueva Planta (1)	101	26,86
Nueva Planta (2)	26	6,91
Garaje-almacén	4	1,06
Chalé	—	—
TOTALES	376	100

FUENTE: Licencias de Obras Particulares. 1836-1900. AMLL. Elaboración propia.

destas se construyen fuera del centro simbólico, y algunas de ellas integran pequeños lotes, de dos a tres viviendas adosadas, y son objeto de promociones para la venta o alquiler. Los barrios de San Juan, San Cristóbal y la Villa de Arriba empiezan a crecer a través de sus calles principales. En el resto del municipio se asiste al inicio, incipiente, de un interesante proceso urbanizador que se va a desarrollar a partir de 1900.

Tejina y La Cuesta van a ser los sectores municipales que registren mayor actividad, siendo la casa terrera el tipo casi exclusivo de edificación. En Las Canteras se autorizan las primeras licencias para la excavación de cuevas como viviendas, lo que marca el inicio, al menos oficial, del importante poblamiento troglodita, ligado al desmonte o «cortada» que la carretera a Tejina había generado. También, en la ciudad, se edifican algunas accesorías, un tipo peculiar de vivienda para el alquiler en precario.

Durante este periodo no parece existir una demanda de suelo apreciable. La venta de solares, la concesión de sobrantes y la adquisición de casas por subastas o censos redimibles son las formas más usuales de acceder a la propiedad.

La segunda mitad del siglo es claramente una etapa en que la ciudad se va situando en un nuevo lugar respecto de la red urbana de la Isla. El papel central, perdido a favor de Santa Cruz, se sustituye por uno subsidiario de la capital de la que va a depender, un reforzamiento como centro comarcal y administrativo respecto a su área municipal y por el mantenimiento de las tradicionales funciones educativas y religiosas. Destaca, en este periodo, el despunte de diferentes sectores del municipio, de forma especial, los que empiezan a crecer en el entorno de la carretera que une La Laguna con Santa Cruz y algunos de la plataforma costera, de modo que la ciudad pierde presencia respecto a su área municipal, un hecho bastante común al resto de los núcleos urbanos de la Isla, excepto Santa Cruz, donde la fortaleza y centralidad de la capital es indiscutible.



CUADRO 3. POBLACIÓN DE LOS PRINCIPALES MUNICIPIOS DE TENERIFE EN 1900

	CIUDAD	TÉRMINO
Santa Cruz	30.314	38.419
La Laguna	5.014	13.074
La Orotava	3.660	9.192
Puerto Cruz	3.270	5.562
Tacoronte	3.061	4.204
Güímar	1.947	5.120
Icod	1.939	6.706
Garachico	1.050	2.929

FUENTE: Nomenclátor de la Provincia de Canarias de 1900. Elaboración propia.

La Laguna sigue generando algunos interesantes equipamientos, reforma los ya existentes y finaliza importantes proyectos como el de abastecimiento de aguas. La mejora de la red interna de transporte beneficia a la ciudad que empieza a experimentar un crecimiento ganglionar en la periferia inmediata.

Sin embargo, en el interior lo que prima es la reconstrucción del viejo caserío degradado. La aparición de ciertos proyectos y algunas realizaciones urbanas ponen de manifiesto la existencia de una incipiente clase ciudadana, de comerciantes y pequeños industriales, que tímidamente empieza a sustituir al poder municipal en la promoción de determinados servicios colectivos. La elección de esta ciudad como centro de veraneo por numerosas familias capitalinas la proyecta y dinamiza en la época estival y la prepara para lo que en las primeras décadas del siglo XX va a constituir el embrión de una interesante área residencial que va a establecerse en el límite Norte de la ciudad ocupando de forma progresiva el amplio espacio de la laguna desecada.

3. LA CIUDAD MODERNA: 1900-1936

El comienzo del siglo constituye, de hecho, la consolidación del despegue urbano de La Laguna que, desde la última década de la centuria anterior, se había iniciado. Sin embargo, la población de la ciudad apenas rebasa los cinco mil habitantes, frente a los treinta mil de Santa Cruz, aunque es el segundo centro urbano de la Isla. Esa segunda posición en la jerarquía urbana debe, pues, entenderse dentro de una red en la que el peso demográfico y urbano de la capital minimiza la importancia de los restantes núcleos. Lo que sí es interesante, durante estas tres primeras décadas del siglo es el avance poblacional que experimenta el municipio, que triplica sus efectivos, mientras que La Laguna-ciudad sólo logra doblarlos para el mismo periodo.





A pesar de que es una ciudad pequeña, en relación con Santa Cruz, su imagen mejora y se percibe ya como un centro dinámico, bien conectado con la capital y el puerto, con bastantes expectativas de desarrollo.

La ciudad cuenta, en este momento, con unas infraestructuras y equipamientos, legado de etapas anteriores, que mantienen sus funciones. También hereda proyectos que no se habían concretado y que se completan o se sustituyen por otros nuevos, más adaptados al momento. Así, se ejecuta la reforma del viejo cementerio que se adecuenta y amplía (1903), y se intenta desarrollar la cobertura asistencial proyectando un importante hospital (1925) que no se llega a realizar²⁷. La educación recibe el impulso de la iniciativa privada con la instalación de dos colegios en el centro de la ciudad (1906, 1913)²⁸, de la mano de otras tantas instituciones religiosas. Sin embargo van a fallar todos los proyectos para la construcción de escuelas públicas.

La construcción del Teatro Leal, en 1912 y del Casino en 1913 va a dotar a la ciudad de dos sociedades emblemáticas, largamente reclamadas.

La remodelación de las plazas menores, la creación del Paseo de la Universidad (1918)²⁹, las mejoras que recibe la plaza del Adelantado y algunos proyectos que planifican importantes obras en algunos puntos de la ciudad significan el despertar de La Laguna y la presencia activa de la iniciativa privada, promotora eficaz de muchas de estas obras.

La distribución interior del abastecimiento de agua se va mejorando lentamente y, en 1910, llega la electricidad como extensión de la red capitalina. La instalación del tranvía que unía Santa Cruz con La Laguna y Tacoronte (1901) supondrá un impulso definitivo. Este moderno medio de transporte va a permitir un traslado rápido y eficaz de pasajeros y generará un auge edificatorio a lo largo de la carretera por donde circulaba.

El progreso general es consecuencia y causa, al mismo tiempo, del dinamismo que se aprecia en la edificación, tanto en la ciudad, como en los diferentes sectores del municipio, esencialmente en aquéllos que ya, desde finales del siglo XIX, empezaban a despuntar.

Esta actividad urbanizadora presenta momentos de crecimiento y de contracción que están en relación con las etapas de auge y de crisis que soportan las Islas, debido a su dependencia de los mercados exteriores.

Así, entre 1900 y 1915 las edificaciones siguen la pauta ascendente, que se había iniciado en la última década del siglo XIX, hasta 1916 en que sufren un notable retroceso que impide la recuperación hasta 1922. Desde esta fecha hasta el final del periodo la actividad urbanizadora va en aumento progresivo: es el momento de auténtica recuperación de la ciudad y el despegue del municipio.

Las obras de reconstrucción y reforma, que habían sido las actuaciones más importantes hasta 1900, siguen teniendo un papel destacado, esencialmente en el cen-

²⁷ DARIAS PRÍNCIPE, A. (1984). *Arquitectura y arquitectos en las Canarias Occidentales. 1874-1931*. Santa Cruz de Tenerife. Cajacanarias.

²⁸ El colegio de las M.M. Dominicas instalado en la calle Consistorio y el de las Escuelas Cristianas en la calle Carrera.

²⁹ AMLL. Obras Municipales 5094-2. 1918.

CUADRO 4. OBRAS PARTICULARES REALIZADAS
EN EL MUNICIPIO DE LA LAGUNA (1900-1936)

TIPO DE ACTUACIÓN	Nº DE OBRAS	% SOBRE EL TOTAL
Ruína	—	—
Reforma	304	19,6
Reedificación	57	3,6
Nueva Planta (1)	960	61,9
Nueva Planta (2)	127	8,1
Garaje-almacén	61	3,9
Chalé	41	2,6
TOTALES	1.550	100

FUENTE: Licencias de Obras Particulares. 1900-1936. AMLL. Elaboración propia.

tro simbólico de la ciudad cuyo caserío se sigue remodelando y reedificando. Sin embargo, son las nuevas construcciones las que ahora van a liderar el proceso de urbanización.

La casa terrera va a ser el prototipo de vivienda representativo del periodo. Indicativas del crecimiento de clases urbanas modestas, estas viviendas van a poblar el extrarradio de la ciudad y son el eje de la organización espacial de los principales barrios laguneros que en esta etapa logran consolidarse. Las casas de dos o más plantas son escasas y se distribuyen por el núcleo urbano, ocupando los lugares centrales, siendo la mayor parte de las veces reedificaciones de antiguas viviendas señoriales. Otros dos tipos de edificación se van a extender por el municipio: los salones para almacén y los garajes demuestran la reactivación económica.

También aparece el chalé, de grandes dimensiones, ligado a la función de veraneo que La Laguna tuvo para la burguesía capitalina desde finales del siglo XIX. Este tipo de edificación va a tener una localización espacial muy precisa y se situará en La Vega, y ocasionalmente en otras áreas, como la carretera a Santa Cruz, donde hubo pretensiones de establecer una urbanización del tipo ciudad-jardín.

Toda esta intensa actividad que registra la edificación lleva aparejado un fenómeno paralelo de producción de suelo. De esta forma se registran las primeras parcelaciones de fincas rústicas, en pequeños lotes, adquiridas por modestos trabajadores que autoconstruyen sus viviendas o por pequeños promotores que edifican varias para la venta y el alquiler. En La Cuesta, las fincas del Becerril, La Milagrosa, Armas... En la ciudad, Viña Nava, Cercado del Marqués, Don Clotario o barrio de La Universidad... organizan nuevos barrios o prolongan los ya existentes³⁰.

³⁰ La única parcelación que cuenta con un expediente es la del Cercado del Marqués (AMLL. Obras Particulares. 615/86. 1933), el resto de parcelaciones se pueden analizar por la mención que de ellas se hace en las licencias de obras particulares.



También se mantiene el reparto de sobrantes como una forma de acceso a la propiedad del suelo y en Las Canteras el poblado troglodita sigue creciendo en función de numerosas licencias que se siguen aprobando.

En la costa norte, el progreso de la urbanización en los núcleos de Tejina y Punta del Hidalgo evidencian el importante desarrollo económico de la zona en función del cultivo del plátano.

Asistimos pues al momento del despegue urbano de la ciudad y de su propio territorio, cuando la modernización de las infraestructuras de transporte permiten que La Laguna se integre en una red urbana caracterizada por el importante peso de la capital y la difusión, desde aquella, de un importante y continuado proceso de urbanización.

ABREVIATURAS

AMLL: Archivo Municipal de La Laguna.



BIBLIOGRAFÍA

- BERTHELOT, S. (1980). *Primera estancia en Tenerife (1820-1830)*. Santa Cruz de Tenerife. Aula de Cultura del Cabildo Insular de Tenerife.
- CALERO MARTÍN, C.G. (1979). *Las comunicaciones marítimas interinsulares (siglos XVI al XIX)*. Las Palmas de Gran Canaria. Mancomunidad de Cabildos, Plan Cultural y Museo Canario Colección «Guagua».
- CALERO MARTÍN, C.G.(1993). «La alameda de La Laguna: un proyecto inacabado». *Alisios. Revista de Geografía*, núm. 3, pp. 95-102.
- CODERCH FIGUEROA, M. (1975). *Evolución de la población de La Laguna, 1750-1860*. La Laguna. Instituto de Estudios Canarios.
- COQUET, A. (1982). *Una excursión a las Islas Canarias*. Madrid. A través del tiempo.
- DARIAS PRÍNCIPE, A. (1984). *Arquitectura y arquitectos en las Canarias Occidentales. 1874-1931*. Santa Cruz de Tenerife. Cajacanarias.
- FAJARDO SPÍNOLA, F. (1995). *Historia del Instituto de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife. CCPC y Consejería de Educación del Gobierno de Canarias.
- GALANTE GÓMEZ, F. (1989). *Arquitectura canaria. El ideal clásico*. Las Palmas de Gran Canaria. Edirca.
- GONZÁLEZ PÉREZ, T. (1997). *Las Escuelas de Magisterio en La Laguna*. La Laguna. Excmo. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, G. (1983). *Estadística de las Islas Canarias. 1793-1806. De Francisco Escolar y Serrano*. Las Palmas de Gran Canaria. CIES-Caja Insular de Ahorros.
- JIMÉNEZ DE GREGORIO, J. (1966). «La población de las Islas Canarias en la segunda mitad del siglo XVIII». *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 14, pp. 127-302.
- LECLERCQ, J. (1979). *Viaje a las Islas Afortunadas. Cartas desde Canarias en 1879*. Santa Cruz de Tenerife. Viceconsejería de Cultura del Gobierno de Canarias. Colección Clavijo y Fajardo.
- LEDRU, A.P. (1982). *Viaje a la Isla de Tenerife, 1796*. Madrid. A través del tiempo.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. (1978). *La transformación de la propiedad agraria concejil en el paso del antiguo al nuevo régimen*. Universidad de La Laguna.
- MADOZ, P. (1986). *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar. Canarias (1847-1850)*. Valladolid. Ámbito.
- MARTÍN GALÁN, F. (1984). *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*. Las Palmas de Gran Canaria. Junta del Puerto de La Luz. Gobierno de Canarias. Ayuntamiento y Cabildo de Las Palmas.
- MIÑANO, S. (1826). *Diccionario Geográfico-estadístico de España y Portugal*. Madrid.

- NÚÑEZ PESTANO, J.R. (1993). «Regadío, abasto urbano y propiedad del agua en Tenerife a fines del Antiguo Régimen». *Strenae Emmanuelae Marrero Oblatae*. La Laguna. Universidad de La Laguna.
- OLIVE, P. de (1865). *Diccionario Estadístico Administrativo de las Islas Canarias*. Barcelona. Tipografía Jaime Jepús.
- OLIVERA, J. de (1969). *Mi álbum 1858-1862*. La Laguna. Instituto de Estudios Canarios.
- PÉREZ GONZÁLEZ, R. (1971). *La Laguna. Notas de Geografía Urbana*. Oviedo. Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo. Instituto Juan Sebastián Elcano (C.S.I.C.).
- PRIMO DE LA GUERRA, J. (1976). *Diario II, 1808-1810*. Santa Cruz de Tenerife. IEC y Aula de Cultura de Tenerife.
- QUIRÓS LINARES, F. (1971). *La población de La Laguna (1837-1860)*. La Laguna. Instituto de Estudios Canarios.
- QUIRÓS LINARES, F. (1992). *Las ciudades españolas en el siglo XIX*. Valladolid. Ámbito.
- RODRÍGUEZ MOURE, J. (1935). *Guía de La Laguna*. La Laguna.

