

RENOVACIÓN URBANA Y NUEVA CENTRALIDAD EN SANTA CRUZ DE TENERIFE

Luz Marina García y Carmen Díaz

Departamento de Geografía. Universidad de La Laguna

RENOVACIÓN URBANA Y NUEVA CENTRALIDAD EN SANTA CRUZ DE TENERIFE



Luz Marina García y Carmen Díaz

Departamento de Geografía. Universidad de La Laguna

Desde los años ochenta, los responsables políticos de un número cada vez mayor de ciudades han adoptado, en su intento de hacer frente a la creciente competitividad urbana, estrategias de intervención caracterizadas por la búsqueda de un diseño de ciudad basado en el *marketing* urbano. La mayoría de las actuaciones han estado encaminadas a la producción de una imagen urbana simbólica e identificativa, en sintonía con una economía que gira en torno a los servicios y alrededor de las rentables posibilidades que abre el turismo cultural. En ese intento de promoción los planificadores han centrado su atención en varios frentes, en los que se actúa muchas veces de forma simultánea. Uno de ellos ha sido el centro histórico, cuya recuperación patrimonial se considera básica para su integración en los circuitos comerciales internos y externos. Otros ámbitos de intervención han sido las áreas industriales degradadas, en las que se acometen proyectos de regeneración mediante su urbanización y la construcción de grandes equipamientos recreativos y culturales para el consumo de propios y extraños.

Esa dinámica transformadora afecta a urbes de tamaños y características económicas diferenciadas, desde las grandes metrópolis con varios millones de habitantes, hasta ciudades con cifras de población más modestas (Carpesino, 2000). Entre ellas se encuentra Santa Cruz de Tenerife, una ciudad de tamaño medio de poco más de 160 mil habitantes, que junto a los términos de La Laguna, Tegueste y El Rosario conforma el área metropolitana de la isla de Tenerife, en la que reside alrededor de la mitad de la población insular. El estudio de la transformación espacial que supone la construcción de un “nuevo centro” comercial, administrativo, residencial y de ocio en esta ciudad, y algunos de los efectos que se derivan de dicho proceso constituyen el objetivo de este trabajo.

NUEVOS LUGARES DE CONSUMO Y REFORMAS URBANAS

Durante los años noventa los cambios experimentados en la estructura económica del área metropolitana de Tenerife repercuten de forma decisiva en su organización territorial, impulsando los procesos de renovación y transformación de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife.

El área metropolitana ha sido históricamente en el conjunto de la isla una zona de concentración comercial y de servicios. Tales actividades conocen en los últimos años una rápida expansión y diversi-

ficación con la aparición de nuevas empresas. Así, desde finales de los años ochenta entre las ciudades de Santa Cruz y La Laguna y en terrenos de este último municipio, próximos a la autopista del norte, se ha ido conformando un nodo de actividad (área de Guajara) que tras la construcción de un nuevo campus universitario y de un eje viario que conecta con la vertiente sur de la isla, se consolida con la implantación de grandes superficies comerciales. Los hipermercados, que son los primeros en establecerse, han actuado como cabezas de playa para la localización posterior de otras grandes superficies (hogar, juguetes, prendas deportivas), en torno a las cuales se han configurado nuevos lugares de consumo (Haila, 1997). La proliferación de este tipo de establecimientos, al tiempo que ha reforzado el papel de la comarca como "área de servicios", ha restado vitalidad al pequeño y mediano comercio de sus respectivos núcleos urbanos. En efecto, la actividad de los pequeños comerciantes se resiente en las ciudades centrales del área y de un modo al parecer sustancial en Santa Cruz donde según estimaciones del Ayuntamiento, alrededor de un 30% del consumo de sus vecinos se realiza fuera del municipio (Diario de Avisos, 6-3-1999).

Así pues, en la estructura productiva comarcal los servicios adquieren un papel preeminente aportando las 3/4 partes del empleo total, mientras que la industria ha ocupado a diferencia de otras ciudades españolas, una posición secundaria. La escasa presencia industrial no ha sido, sin embargo, un obstáculo para que en los últimos años tal actividad haya experimentado un continuo repliegue. La pérdida de empresas y empleos se ha producido con especial intensidad en Santa Cruz, aunque se trata de una desindustrialización «amortiguada», dada la escasa relevancia que tradicionalmente ha tenido este sector. La base económica se completa con el subsector de la construcción que, muy vinculado a las obras públicas y al turismo, ha registrado una reactivación al compás de las recientes transformaciones urbanas.

Al tiempo que se intensifica la terciarización y mejoran los indicadores macroeconómicos, los sociales ofrecen pocos avances y paradójicamente el deterioro de las condiciones de vida de la población comarcal constituye una nota característica de la reciente evolución de la zona. Los diversos informes y estudios que se realizan durante los años noventa sobre la estructura social del área (Comarplan, 1997; EDIS, 1996) coinciden en señalar la fuerte incidencia que alcanza el paro, con porcentajes que rondaban el 25% de su población activa en 1996, y la enorme concentración de la pobreza, estimada en el 31% de sus residentes en igual fecha (Comarplan, 1997, 62). Aunque se ha ido difundiendo la idea de que hoy la realidad social es mucho mejor que a mediados de los años noventa, los últimos datos manejados por los Ayuntamientos de la comarca siguen siendo preocupantes: en Santa Cruz y La Laguna el número de hogares en situación económica precaria se cifra en más de diez mil y un 18% de las familias que viven en ambos municipios no cuenta con ningún activo (El Día, 22-6-2000).

En ese marco, el Ayuntamiento de Santa Cruz considera que la fórmula más adecuada para devolver el protagonismo a la capital insular, tras su debilitamiento industrial y comercial, es la aplicación de medidas de regeneración y reconversión de su espacio urbano. La puesta en práctica de los proyectos de reforma se produce, además, en una coyuntura muy favorable en el plano financiero pues los recursos propios aportados por el Ayuntamiento y el Cabildo insular están respaldados por los sustanciales fondos europeos. Así, a través de la cofinanciación europea y municipal en 1997 se inicia, con un presupuesto de unos 3.000 millones, el Programa Urban. Bajo los objetivos de recuperación del patrimonio histórico-cultural, la mejora medioambiental, la generación de espacios de atracción turística y comercial y la potenciación del empleo, se remozan 9 ha del centro histórico de la ciudad (La Opinión, 30-7-2000). Las obras más destacadas consisten en el acondicionamiento del viario mediante la transformación en peatonales o semipeatonales de algo más de medio centenar de calles, en la introducción de árboles y

zonas verdes, en la dotación de mobiliario urbano en las vías de tránsito peatonal (bancos, jardineras, etc), en la construcción de una red de aparcamientos subterráneos y en la rehabilitación, en algunos barrios, de propiedades municipales con la finalidad de fomentar ese tipo de actuaciones en las propiedades privadas contiguas.

El cambio morfológico que supone ese conjunto de obras no es ajeno a la renovación social que están experimentando los espacios sobre los que se actúa. La elitización es el proceso social que acompaña a la revalorización que conocen las áreas céntricas después de su reforma o rehabilitación. Hoy los ejemplos de la recuperación y puesta en valor de varios enclaves urbanos, con un deterioro previo en algunos casos considerable, se pueden encontrar a lo largo de la zona histórica desde el barrio fundacional de La Concepción, pasando por los de Miraflores y El Cabo, hasta el de El Toscal.

Pero entre las transformaciones en curso destaca particularmente la expansión de la ciudad hacia el sector de Cabo Llanos en el litoral suroeste, y la consiguiente creación de una extensa bolsa de suelo expectante que se extiende a lo largo del frente marítimo comprendido entre dicho sector y el área militar de Hoya Fría. La expansión tiene lugar sobre una zona en origen deprimida y poco atractiva para vivir por su función industrial y la alta concentración de actividades residuales. Es en este espacio donde durante los noventa se vuelcan las iniciativas pública y privada construyendo un «nuevo centro» en una superficie de unas 50 ha (en torno al 5% de la actual ciudad consolidada), que se promociona como una de las mejores zonas del «futuro Santa Cruz».

«DESINDUSTRIALIZACIÓN» Y URBANIZACIÓN DEL LITORAL SUROESTE

La temprana ocupación de los terrenos del sector conocido como Cabo Llanos para ubicar en 1929 la Refinería de Petróleos de CEPSA, la primera instalada en España (Murcia, 1975, 97), se ha señalado como un elemento que desvalorizó ese espacio para el uso residencial, impidió el crecimiento urbano en esa dirección y se convirtió en zona de acogida tanto de la escasa actividad industrial existente como de aquellos otros usos molestos para la ciudad (De hecho en la franja litoral del suroeste) se situaron los dos polígonos industriales del municipio, el cementerio, las instalaciones militares, la depuradora, etc.

Una aproximación histórica a la evolución de este sector inmediato al centro urbano muestra una continuidad en su papel de lugar desvalorizado, pese a la existencia de sendos asentamientos populares tanto en el barrio de El Cabo como en el de Los Llanos. Así en este último, ya en el siglo XVIII, se construyó el Lazareto (1772) y algunas fortificaciones militares (Castillo de San Juan, Almacén de Pólvora); a principios de este siglo se instaló la Fábrica de Gas, a la que siguieron el Matadero (Construir la ciudad, 1983), Industrias Químicas Canarias, S.A. (1943), DISA, planta embotelladora de Coca-Cola, y el vertedero municipal, que permaneció en funcionamiento hasta la década de los ochenta.

El plan general de 1957 reafirmó el papel de Los Llanos al calificarlo como suelo industrial, a la vez que proponía dos importantes actuaciones en el área que implicaban una drástica reconversión en el barrio de El Cabo. La primera consistía en una Reforma Interior, es decir, la demolición de las edificaciones existentes y su sustitución por nuevos inmuebles de uso comercial y administrativo creando un «conjunto cívico-comercial» en la fachada marítima. Pero el Ayuntamiento solo pudo desarrollar de forma parcial esa propuesta, afectando con su intervención a los más débiles: en los años sesenta se pro-

dujo la expulsión de las familias humildes que habitaban en esas áreas centrales deterioradas hacia las nuevas “barriadas” periféricas (García, 1981). De esta manera se destruyó “*un 40% del barrio de la Concepción, núcleo fundacional de la ciudad con un importantísimo patrimonio edilicio de los siglos XV y XVI, y la totalidad del barrio de San Telmo, del que sólo quedó en pie la ermita que daba nombre al barrio y una fuente de abasto público del siglo XIX*” (Programa Urban, 1994, 7). La segunda —que tampoco llegó a realizarse— era la construcción de una nueva carretera de acceso a la ciudad desde el sur de la isla, atravesando la zona industrial de Los Llanos y enlazando con el puerto.

Durante más de veinte años Cabo Llanos permaneció como un sector desvalorizado hasta que en 1992, coincidiendo con una fase de intensa reestructuración urbana, se aprueba el nuevo plan general que establece las bases para la transformación de este área degradada en un espacio muy rentable: la “Cenicenta” adquiere desde entonces brillo como nuevo centro comercial, administrativo, residencia y de ocio de Santa Cruz.

Figura 1. El sector de Cabo Llanos, entre la costa y la autopista, constituía aún en 1984 un espacio industrial



El cambio se inicia con la calificación en el nuevo plan general de una parte de los terrenos de la refinería de petróleo como urbanos y la propuesta de dividir la propiedad mediante la creación de una nueva vía junto a la costa, actuación que ya se había enunciado en el plan de 1957, atravesando las instalaciones industriales. La oposición de CEPESA condujo a un proceso de negociación que se plasmó en la firma de un convenio con el Ayuntamiento en 1989; con dicho compromiso se mantuvo la propuesta municipal de la nueva vía, aunque modificada en su trazado para afectar en menor medida la propiedad de la empresa, y ésta obtuvo a cambio 22 ha calificadas para un rentable uso comercial y residencial. La firma del acuerdo permitió continuar con los proyectos de transformación del sector.

Diversos elementos han intervenido, con mayor o menor peso, en la reconversión de Cabo Llanos. Al respecto habría que considerar que el crecimiento urbano que se extiende por los terrenos periféricos ha dotado a este espacio de una localización central. Además, se trata de la zona con más ventajas para la expansión de Santa Cruz, dado que la ciudad ha trepado incluso por las estribaciones del macizo de Anaga en su búsqueda de suelo edificable. A esos factores se suma el hecho de que la existencia de una industria petroquímica, en pleno casco urbano, ha sido objeto de un intenso, aunque recurrente, debate social en el que se ponían de manifiesto los riesgos y molestias que ocasionaba, solicitándose su traslado. En la actualidad el proceso de automatización que han ido experimentando las actividades de la refinería ha reducido de manera notable el número de empleos que proporcionaba y por tanto su peso social en la ciudad. Y, por último, la propuesta de construcción de un nuevo puerto en Granadilla al sur de Tenerife (PIOT, 1994, 103) hace viable el demandado traslado (en el caso de que éste se produjera en la isla). Por otra parte, la posibilidad de ubicar el Consejo Rector de la Zona Especial Canaria en Santa Cruz parece haber propiciado su desarrollo (pleno del Ayuntamiento 3/10/95).

Con este ambiente de fondo el Ayuntamiento ha acelerado la conversión de los terrenos industriales en urbanos dentro de su política de recuperar el liderazgo comercial para Santa Cruz. Las actuaciones se ejecutan con una inusitada velocidad y durante los noventa se aprueban, se inician y se concluyen numerosos y variados proyectos.

EL NUEVO CENTRO URBANO EN CABO LLANOS

La adecuada integración del sector de Cabo Llanos en la trama urbana de Santa Cruz, requería, como paso previo, una considerable remodelación viaria. Así, las actuaciones iniciales, consistentes en el trazado de nuevas vías y en la prolongación o completa reforma de otras existentes, sirven para mejorar la accesibilidad de la zona, organizar internamente su viario y delimitar los futuros espacios de intervención pública y privada. La primera actuación de envergadura recupera la vieja idea proyectada en el plan general de los años cincuenta: el enlace de Santa Cruz con el sur de la isla por el frente marítimo. Se realiza, pues, junto a la costa un nuevo acceso al centro urbano que atraviesa toda el área de intervención, mejorando de forma considerable su accesibilidad. La prevista ampliación de la ciudad hacia el sur, cuenta así con el primer eslabón de una red viaria más amplia que hará factible la ocupación de ese espacio en un nuevo contexto económico y político de crecimiento urbano.

Asimismo se afrontan las obras de prolongación de dos ejes claves: la avenida Benito Pérez Armas y La Salle. La primera, cuya ampliación discurre por los antiguos terrenos industriales de CEPESA, enlaza los barrios del sector oeste con el frente marítimo, y la segunda, con dirección norte-sur, favorece la comunicación con el casco histórico. De hecho, el Programa Urban contempla, entre las obras de reforma viaria, el diseño de un eje peatonal que, atravesando en esa última dirección la ciudad, enlazaría Cabo Llanos con El Toscal, en el límite noreste.

También se emprende la remodelación de la avenida Tres de Mayo, que ha sido hasta ahora una vía rápida de doble dirección y varios carriles, que partiendo de la costa se bifurcaba en su tramo final enlazando con las autopistas del norte y sur de la isla. Esta obra, aún en ejecución y con un coste estimado de 16.000 millones de pesetas, es una de las más ambiciosas pues supone la creación en superficie de una rambla y la canalización subterránea del tráfico rodado en casi un kilómetro de longitud. La promoción de las parcelas que bordean la futura rambla como espacio de gran calidad, ha propiciado que su precio

se haya doblado ampliamente en menos de tres años, convirtiéndose, como rezaba el titular de un periódico local, en «apetitosas manzanas» (El Día, 19-7-2000).

Por último, entre las programadas infraestructuras que otorgarán una privilegiada accesibilidad al área, cabe mencionar la proyectada construcción de un intercambiador de transportes, apoyado en la terminal de guaguas existente y el, igualmente en proyecto, tranvía urbano, una de cuyas líneas previstas uniría el sector de Cabo Llanos y el barrio de San Andrés, junto a la playa de Las Teresitas en el litoral noreste.

Otros elementos esenciales de la operación son los equipamientos lúdicos y culturales que han sido encargados por la administración a profesionales de proyección internacional. Algunos de los proyectos, unos concluidos y otros en construcción, recuerdan por sus dimensiones y vanguardista estilo a los realizados en otras ciudades que emprendieron antes el camino de su revitalización, mediante la “arquitectura de autor” (Juaristi, 1999). De tal manera que los modelos del urbanismo reciente, al actuar como tales, empiezan a perder algo de su inicial originalidad, aunque todavía no su función de símbolos o emblemas distintivos de la nueva centralidad.

Los equipamientos, que de acuerdo con la tendencias al uso adquieren dimensiones notables, se localizan próximos entre sí, al borde de la vía rodada litoral y a escasa distancia de la futura rambla de la avenida Tres de Mayo. No en vano constituyen una oferta integrada que puede ser visitada con comodidad en un recorrido a pie.

La primera intervención pública y quizás también la más popular fue la construcción del Parque Marítimo cuyo proyecto, con un coste estimado de 5.000 millones, fue encargado al artista canario César Manrique. Ese espacio de ocio, con una extensión de 21 ha, incluía en su diseño además de un complejo de piscinas y los servicios accesorios, que ya están en funcionamiento, la reconversión como museo marítimo de las antiguas fortificaciones militares inscritas en el perímetro del parque (Castillo de San Juan y Almacén de Pólvora), y la creación en su límite sur, en el promontorio ocupado por el antiguo vertedero municipal y tras su saneamiento y regeneración, de un invernadero tropical y del Palmetum o parque temático de diversas especies de palmeras de todo el mundo.

En las inmediaciones de este equipamiento de ocio se emplazan otras dos edificaciones sobresalientes diseñadas por el arquitecto Santiago Calatrava: el Centro Internacional de Ferias y Congresos y el Auditorio. El recinto ferial, situado frente al Parque Marítimo e inaugurado en 1996, fue concebido como un recurso para atraer una modalidad turística en crecimiento: el turismo de congresos y convenciones. Su construcción se adjudicó por 2.800 millones de pesetas pero su coste real se aproxima a los 5.000 millones. Aunque desde su apertura se han planteado críticas con respecto a su escaso uso para ferias internacionales, desde el Cabildo se ha destacado el papel impulsor que ha desempeñado en la transformación urbanística del área (Diario de Avisos 8-8-98) y se espera que pueda responder a su función cuando el sector disponga de la infraestructura de alojamiento precisa. De hecho, se considera que Santa Cruz puede aspirar a captar una parte de los visitantes que acuden a la isla con motivo de la celebración de este tipo de eventos. Su cifra durante el año 1999, de acuerdo con la información que baraja el Cabildo, se incrementó en un 40% y supuso unos ingresos de unos 18.000 millones de pesetas. Si bien, según la misma fuente, la mayoría de los asistentes se hospedaron en el sur de la isla y, en menor medida, en el Puerto de la Cruz y en la capital tinerfeña. (El Día, 16-2-2000).

El plan de nuevos equipamientos en el área se completa con el Auditorio que en estos momentos se levanta en una explanada litoral colindante con el extremo norte del Parque Marítimo. La parcela que ocupa, de unos 7.600 m², presenta una situación muy favorable para que esta monumental edificación, en la que se invertirán más de 7.000 millones de pesetas, cumpla adecuadamente con uno de los requerimientos de su construcción: convertirse en un hito urbano y en un símbolo paisajístico de la ciudad. De hecho se ha concebido a la “manera de una gran escultura” con una “fuerte carga iconográfica” (Cabildo de Tenerife). Además de acoger las actividades propias de un auditorio de música, está prevista su compatibilidad con otros usos culturales: representaciones operísticas, de teatro, danza, o cierto tipo de exposiciones.

Por último, en la composición del espacio cultural y recreativo de Cabo Llanos llama la atención la presencia, en las inmediaciones de la avenida Tres de Mayo, de un antiguo depósito de crudo rehabilitado como recinto cultural por el Cabildo y bautizado como El Tanque. El manifiesto del mundo de la cultura local a favor de su conservación impidió la demolición de este vestigio industrial, cuyo diseño de acondicionamiento fue premiado en 1999 en la V Bienal de Arquitectura Española (Diario de Avisos 14-4-99).

Figura 2. Imagen del futuro centro de Santa Cruz. En primer plano, la maqueta con el diseño de Cabo Llanos; detrás la ciudad actual



La política de renovación se traduce también en otras iniciativas que se han desarrollado de forma paralela a las construcciones lúdico-culturales. Es el caso de las actuaciones emprendidas por el Ayuntamiento y el Gobierno canario que introducen como elementos constitutivos del centro urbano en formación las marcas arquitectónicas correspondientes al espacio administrativo. Así a ambos lados de la avenida Tres de Mayo se ubican un centro de Usos Múltiples, el singular edificio de la nueva sede de la Presidencia del Gobierno y el asimismo nuevo Palacio de Justicia.

Tras la creación del viario necesario y de los equipamientos, entran en escena las empresas promotoras y constructoras encargadas de generar los nuevos usos residenciales y comerciales. El inicial diseño urbano de la zona corresponde a un conjunto de edificios elevados en el que destacan dos torres de más de treinta pisos junto a una plaza cuyo diseño recuerda el existente en el Rockefeller Center. El protagonismo de la operación inmobiliaria recae en potentes promotoras de ámbito nacional que actúan por primera vez en el municipio. Urbis, Ferrovial y Vallehermoso han edificado ya una extensa manzana del barrio de El Cabo y continúan en el sector de Los Llanos. Los anuncios inmobiliarios resaltan el carácter de zona nueva y de calidad y el hecho de que sus «pisos de marca» dispondrán de unas excelentes panorámicas, pues además de mirar hacia el mar y al resto de la ciudad, también miran “al futuro”.

Los nuevos patrones urbanos han ido otorgando su sello particular a Cabo Llanos, cuyos terrenos se continuarán rellenando con los proyectados edificios de viviendas y oficinas; sin olvidar que también las cadenas hoteleras han empezado a tomar posiciones, al igual que los grandes centros comerciales (El Corte Inglés cuenta con su correspondiente manzana). Las actuaciones señaladas son una buena muestra del conjunto de obras que están previstas y que acabarán por completar la moderna imagen de la ciudad que a modo de un «mercado de las vanidades» se sostiene con inversiones millonarias (Puncel, 1999).

Es evidente, que la urbanización de Cabo Llanos ha abierto la posibilidad de actuar sobre un amplio territorio contiguo casi vacío. El proceso está en sus inicios y los gestores de la capital tinerfeña promueven el crecimiento de la ciudad hacia el sur sobre los terrenos más próximos al mar, una vez superadas las dificultades que entrañaba su expansión en tal dirección. La urbanización hasta la zona que actualmente ocupa el acuartelamiento de Hoya Fría, en el sector conocido como Los Moriscos, tiene ya su proyecto de actuación urbanística aprobado. Sobre ese frente litoral se anuncia la construcción de un espacio residencial tipo «ciudad jardín» (El Día, 15-04-2000).

REALIZACIONES Y CONTRADICCIONES DE LA CIUDAD DEL SIGLO XXI

La primera reflexión que suscita la transformación espacial que experimenta Santa Cruz, es la constatación de que estamos ante un cambio urbano de una extraordinaria trascendencia, pero también ante un fenómeno que no tiene nada de original. La búsqueda de elementos singulares, únicos, que actúen como símbolos de las cualidades del lugar ha conducido, como paradoja, a la proliferación de las mismas políticas en ciudades de diverso tamaño y naturaleza. Se observa así que la conversión de una parte de la ciudad en un espacio urbano «escénico» acorde con la estética de los noventa, simplemente responde a un tipo de intervención puesto en práctica muchas veces en las últimas décadas. Es evidente que entre las ideas que presiden el proyecto del gobierno municipal destaca el crear un moderno producto urbano, con una arquitectura de prestigio que al tiempo que conforme lo que se ha denominado el “nuevo patrimonio estrella” del siglo XXI, actúe como carta de presentación de la ciudad. La política urbana de los noventa, emulada con mayor o menor acierto, es ante todo una política de símbolos y lo es porque éstos son imprescindibles para los inversores inmobiliarios. Así, a los tangibles símbolos arquitectónicos es habitual que se sumen las campañas de identificación impulsadas institucionalmente, con eslóganes como: «Santa Cruz amable» o «Santa Cruz 10». Todo ello con la finalidad de proporcionar el clima adecuado para que se pueda efectuar, sin conflictos que minen los valores inmobiliarios, el proceso transformador.

Sin embargo, los efectos que genera la nueva política urbana varían de acuerdo con las peculiaridades sociales y económicas de la urbe y del proyecto de ciudad de sus gestores públicos. Es decir, los procesos globales provocan consecuencias particulares que obedecen a las singularidades de cada lugar. ¿Cuáles son esos efectos en el caso que nos ocupa? No estamos en condiciones de ofrecer un detenido examen de las repercusiones que se derivan de la remodelación urbana de Santa Cruz, entre otras razones porque se trata de una actuación que está en sus inicios - lo proyectado es muchísimo más de lo efectivamente realizado -, es además, una operación de una considerable magnitud en la que intervienen numerosos actores públicos y privados y de la que, por último, es muy difícil captar su alcance sin una cierta perspectiva temporal. Podemos, no obstante, apuntar algunos de los efectos que por ahora nos parecen más evidentes.

Para empezar, lo obvio es que está cambiando de forma radical la fisonomía de Santa Cruz. Se está iniciando en estos momentos una potente operación de renovación urbana que lleva asociada una elevada inversión inmobiliaria propiciada tras la recalificación de los terrenos industriales. Desde el punto de vista del usuario, residente o no, la apertura de la trama urbana lograda con la creación de nuevos espacios abiertos de esparcimiento o con la peatonalización de una parte del viario, hará más transitable la ciudad, propiciando el callejeo, y es posible que ese tipo de obras contribuya de forma eficaz tanto a aliviar la tradicional congestión del centro y a mejorar su medioambiente, como a potenciar el escaso patrimonio existente como recurso para el desarrollo del turismo urbano. Es muy posible, también, que el área en expansión, con los nuevos edificios de llamativa arquitectura y su oferta de ocio y comercial, se convierta en un atractivo lugar que impulse la actividad económica. Ahora bien, el desarrollo de la cara amable de ese "nuevo Santa Cruz" no está exento de contradicciones.

Una de las cuestiones con un cierto eco en la opinión pública, es la relativa a las consecuencias que tendrá la instalación de grandes superficies comerciales en el área de expansión de Cabo Llanos. El decidido apoyo del equipo municipal a este tipo de equipamientos, argumentando que se trata de una modalidad básica en una moderna ciudad y compatible con el mantenimiento de las empresas tradicionales, ha dejado de momento en suspenso el enfrentamiento que esta cuestión suscitó entre el Ayuntamiento y las organizaciones del pequeño y mediano comercio de la capital. Sin embargo, sigue latente la incertidumbre y preocupación por la posible alteración que provocaría en la estructura minorista del comercio local, tanto sobre los beneficios como sobre el empleo, el establecimiento de tales empresas.

Al margen de los ejemplos concretos que revelan la existencia de tensiones entre intereses divergentes, ubicados asimismo en diferentes zonas de la ciudad, lo que realmente importa es el hecho de que el proceso de transformación iniciado no parece que esté concebido para armonizar los requerimientos económicos con los sociales. En este sentido a pesar de los saneados ingresos de la corporación municipal y de las cantidades multimillonarias que se emplean en la renovación y expansión urbana, siguen existiendo importantes carencias en las políticas de bienestar. Así mientras persiste un notable déficit de viviendas para las familias de rentas bajas, tiene lugar la renovación y promoción de barrios desvalorizados y áreas desindustrializadas; espacios que serán apropiados por aquellos grupos sociales con la suficiente solvencia económica. Es decir, la ciudad que se promociona coexiste con «otra ciudad más real» y por ello menos visible, que se esconde tras la brillante fachada urbana en construcción. Ese sector en sombra corresponde a los ciudadanos que se enfrentan a una pérdida de su calidad de vida y a la carencia o a severas dificultades para acceder a servicios y equipamientos básicos como el de la vivienda. Este es uno de los muchos problemas que requieren una urgente respuesta por parte de la administración, sobre

todo si se considera que el desmesurado incremento registrado en los precios de las viviendas de la ciudad, se combina mal con unas elevadas tasas de paro, el predominio de empleos precarios y salarios medios inferiores al nacional.

En conclusión, en la transformación y expansión de la ciudad el estímulo de su economía es lo prioritario, creando para ello signos que sirvan como polos de atracción para visitantes y capitales. Las grandes realizaciones urbanas, a la vez que permiten a las constructoras y promotoras inmobiliarias extraer importantes beneficios, constituyen una forma de mercadotecnia política ensayada en otros lugares con buenos resultados. Así pues, mientras la ciudad se diseña como un escaparate y lo banal se impone, los problemas sociales se relegan. La mayoría de las calificadas «distorsiones» o «efectos no deseados» del crecimiento económico están presentes en la ciudad y desde la perspectiva de la justicia social es razonable que se cuestione la bondad del actual proyecto urbano fundamentado en la dinámica competitiva, o lo que es lo mismo en el principio de que unos ganan mientras otros pierden.

BIBLIOGRAFÍA

- AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1983): *Construir la ciudad*.
- AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1994): Programa Urban.
- CABILDO DE TENERIFE (1994): *Plan insular de ordenación del territorio. Avance*.
- CAMPESINO FERNÁNDEZ, A. (2000): "El patrimonio "estrella" del siglo XXI en las viejas ciudades históricas: la competitividad cultural" en CASTILLO OREJA, M.A. (ed.): *Ciudades históricas: conservación y desarrollo*. Fundación Argentaria- Visor Dis. S.A., Madrid.
- COMARPLAN (1997): Plan de Desarrollo Local del Área Metropolitana de Tenerife.
- CORTIZO ÁLVAREZ, T. (1999): «Las huellas de la renovación actual en las ciudades asturianas», en *El territorio y su imagen*. Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles, AGE, Universidad de Málaga, pp. 997-1009.
- EDIS: (1996): *Las condiciones de vida de la población pobre del Archipiélago Canario*, Fundación Foessa, Madrid.
- GARCIA HERRERA, L.M. (1981): *Santa Cruz de Tenerife: la formación de la ciudad marginal*. Aula de Cultura de Tenerife.
- HAILA, A. (1997): "The Unavoidable Incompleteness of the City" en Källtorp, O. et alii : *Cities in transformation- Transformation in cities. Social and Symbolic Change of Urban Space*, pp. 51-63. Avebury, England.
- JUARISTI, J. (1999): «La postmodernización como estrategia de revitalización urbana: aprendiendo de Bilbao», en *El territorio y su imagen*. Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles, AGE, Universidad de Málaga, pp.1085-1097.
- MURCIA NAVARRO, E. (1975): *Santa Cruz de Tenerife, un puerto de escala en el Atlántico*. Aula de Cultura de Tenerife.
- PUNCEL CHORNET, A. (1999): «Valencia: opciones, desorden y modernidad, o la ciudad que se devora a sí misma», *Scripta Nova*. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona, nº 47.