
PROPUESTAS PARA LA NUEVA LÍNEA LITORAL DE SANTA CRUZ DE LA PALMA

ALBERTO CABRERA
Artista visual

Recibido: 5 de diciembre de 2012
Aceptado: 15 diciembre de 2012

Resumen

Santa Cruz de La Palma ha sido, básicamente, una población marítima. Emplazada en el extremo occidental del archipiélago canario (España) la historia de esta ciudad se encuentra plagada de hitos relacionados con el océano atlántico. Con el fin de prolongar este estrecho vínculo se presentan un conjunto de ideas dirigidas a replantear el tramo de la avenida Marítima comprendido entre la Avenida del Puente y la antigua calleja del Castillo, junto al Castillo de Santa Catalina.

Palabras clave: Conjunto histórico-artístico; Avenida Marítima; Urbanismo marítimo; Marinas.

Abstract

Santa Cruz de La Palma is basically a seaside town. Located on the western edge of the Canary Islands (Spain) the history of this city has plenty of landmarks related to the Atlantic Ocean. In order to further this relation we present a few ideas aiming to rethink the section of Avenida Marítima between Avenida del Puente and the old Castillo alley, next to Castillo de Santa Catalina.

Key words: Historic-artistic ensemble; Avenida Marítima; maritime urbanism; seascapes.

1. INTRODUCCIÓN

Después de varias décadas, Santa Cruz de La Palma parece que vuelve a reencontrarse con el mar. En cierta manera, esta relación se vio interrumpida por la construcción de la avenida Marítima (una amplia vía dedicada fundamentalmente al tráfico rodado) o las sucesivas ampliaciones del puerto y que alejaron esta población canaria del contacto directo con el océano. Sin embargo, en los últimos años, la conversión del dique portuario en un muelle de pasajeros y turístico, la construcción de una dársena deportiva y una marina comercial, o las obras para la protección del núcleo urbano y que han conllevado la configuración de una playa en el frente marítimo de la ciudad han comenzado, de nuevo, a propiciar esta secular relación¹.

¹ Mi agradecimiento a Manuel Poggio Capote y Mónica Díaz Cabrera por su colaboración en la preparación de este artículo.

No cabe duda que la historia de Santa Cruz de La Palma es la historia de una urbe marinera. La erección del muelle, la construcción naval, los ataques de corsarios y de poderosas flotas navales, el comercio o la pesca han sido elementos que han jalonado el devenir de esta población atlántica. Incluso, las propias fiestas manifiestan esta inclinación por el mar. Así, cabe entender algunas de estas manifestaciones y que han marcado el calendario lúdico de sus gentes. Buen ejemplo son el antiquísimo Diálogo del Castillo y la Nave, ya representado en 1765²; la celebración, el sábado de gloria y hasta 1936, de un singular Judas por pescadores y trabajadores portuarios³; o la más reciente parodia de la Llegada de los Indianos, un festejo que recuerda la emigración a América, en especial a Cuba.

De paralela a estos rasgos culturales conviene subrayar la propia configuración urbana de la ciudad. Así, desde el siglo XVI, el urbanismo santacrucero quedó fijado como un núcleo eminentemente marítimo. De una parte, con una bicefalia estructural en base a dos plazas principales, la mayor, en el centro de la ciudad, y la comercial, junto al puerto. De otra parte, al disponer de un firme sistema defensivo que protegía la línea de costa de cualquier tentativa de invasión. Este trozo urbano que daba al litoral se encontraba regiamente amurallado y contaba, además, con una serie de baterías a modo de salientes que reforzaban la seguridad de Santa Cruz de La Palma frente a cualquier tipo de amenaza. En especial, en la sección que abarca entre los dos castillos principales, el de San Miguel del Puerto y el de Santa Catalina (plaza de Muelle hasta la antigua calleja del castillo).

En este sentido, cabe subrayar que la construcción de la avenida Marítima, a partir de 1950, derruyó definitivamente aquellos monumentos del pasado y soterró una parte de las viviendas emplazadas a lo largo de nueva vía, las cuales, han quedado desde entonces a casi un metro por debajo del nivel de la nueva calle. Además, las directrices de ordenación urbana emanadas desde el consistorio municipal alentaron tanto de la destrucción de magníficos ejemplares de la arquitectura tradicional como el levantamiento posterior de los nuevos edificios de planta y que se construyeron de acuerdo a una nueva línea que adelantaba en varios metros el viejo perímetro urbano. Así las cosas, la nueva avenida marítima, abierta al tráfico parcialmente desde la década de 1950, dispone desde entonces de dos alineaciones de viviendas (las antiguas más retranqueadas y los edificios modernos en un paralelo más saliente) y, en el tramo comprendido entre las vías El Puente y antigua del castillo, además, con dos niveles de altura frente al rasante de la calle.

Ambas intervenciones han conferido a esta zona de la avenida Marítima (las antedichas calles El Puente y la calleja del castillo) un cierto desorden y que conllevó a un cierto deslucimiento de las magníficas fachadas de la arquitectura tradicional allí ubicadas. La realización de la nueva playa de Santa Cruz de La Palma y la previsible reducción del tráfico en la avenida Marítima invitan a repensar este espacio urbano. El objetivo de estas líneas, es ofrecer una «batería» de propuestas, enmarcadas en esta renovada visión urbana de la ciudad marinera y en la que se pretende aunar una perspectiva histórica con la recreación de esta zona para el ocio y el disfrute urbano y

² PÉREZ VIDAL, José. «Tradiciones marineras: el Castillo y la Nave». *Revista de dialectología y tradiciones populares*, t. VII (1951), cuad. 4º, pp. 697-703.

³ POGGIO CAPOTE, Manuel. «El Judas marinerero de Santa Cruz de La Palma». *El Museo Canario*, v. LXIV (2009), pp. 199-210.

que se pretende enlazar con la sugerente historia y el rico patrimonio artístico que aún subsiste en Santa Cruz de La Palma⁴.

2. ANTIGUA CALLE LA MARINA. DE LA BATERÍA DE LOS CLÉRIGOS O DE SAN PEDRO (ACTUAL AVENIDA DE EL PUENTE) AL CASTILLO DE SANTA CATALINA DE ALEJANDRÍA O PRINCIPAL

Es a mediados del silo XVI y, tras pagar un alto precio, cuando Santa Cruz de la Palma toma conciencia de su débil situación defensiva frente al mar, lo que conlleva la realización de una serie de infraestructuras militares que se prolongarán hasta mediados del siglo XX.

De sus primeras trincheras en la arena, la ciudad pasa, durante el siglo XVIII, a la construcción de un muro o «parapeto» que unía sus cuatro baterías del XVI con los Castillos de San Miguel del Puerto y de Santa Catalina y que cerraba, de esta manera, el litoral. Paralelo a las viviendas, tras este muro que se prolonga a orillas del mar, se desarrolla el espacio que se bautiza como calle La Marina.



Calle La Marina, fragmento

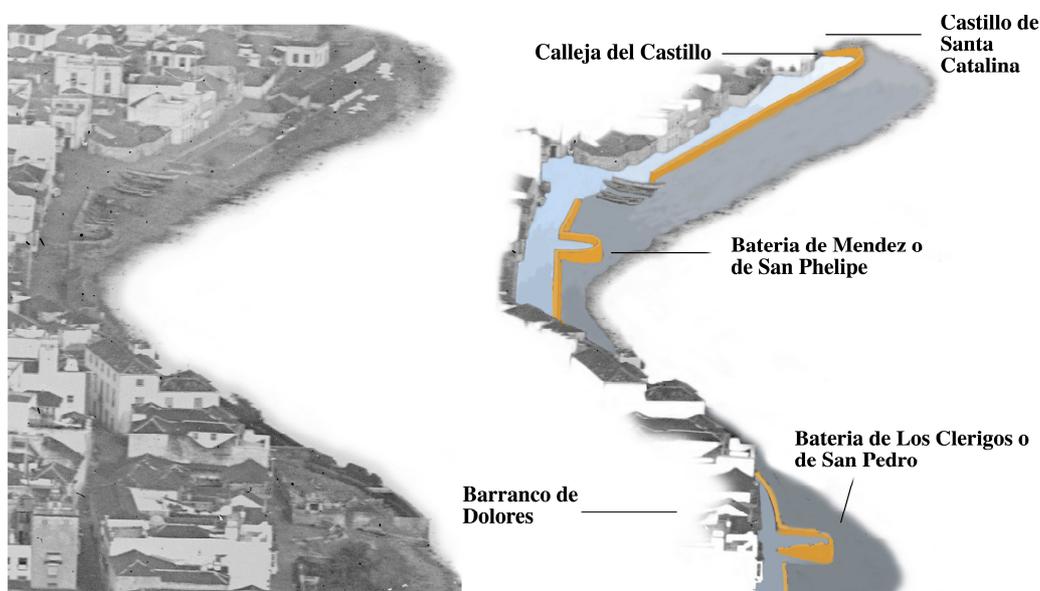
A mediados del siglo XX, siendo ministro de la Gobernación el ilustre Palmero D. Blas Pérez González, comienzan las obras de demolición de esta calle (tras la desaparición del baluarte o muro defensivo que estaba junto a las baterías de San Pedro

⁴ Para una historia y descripción de esta red de fortificaciones, consúltense especialmente las siguientes publicaciones: CASTELLANO GIL, José M.; MACÍAS MARTÍN, Francisco J.; SUÁREZ ACOSTA, José J. *Historia de las fortificaciones de la isla de La Palma*. [La Laguna; Las Palmas de Gran Canaria]: Centro de la Cultura Popular Canaria, 1990; LORENZO RODRÍGUEZ, Juan B. *Noticias para la historia de La Palma*. Santa Cruz de La Palma: Cabildo Insular de La Palma, 1975-2011; PINTO DE LA ROSA, José María. *Apuntes para la historia de las antiguas fortificaciones de Canarias*. [Santa Cruz de Tenerife: Museo Militar Regional], 1994; RUMEU DE ARMAS, Antonio de. *Canarias y el Atlántico: piraterías y ataques navales*. [Santa Cruz de Tenerife; Las Palmas de Gran Canaria]: Gobierno de Canarias, Viceconsejería de Cultura y Deportes, 1992.

y San Felipe), para realizar las obras de la futura carretera (actual Avenida Marítima), dando fin a varios siglos defensivos en la historia de nuestra Ciudad tras la muralla.

3. FINALIDAD DE LA PROPUESTA

La propuesta que se plantea trata sobre la recuperación, en la medida de lo posible, del tramo de la calle La Marina de finales del siglo XIX y principios del XX (que comprendía desde la actual Avenida del Puente hasta el actual Castillo de Santa Catalina junto al mar), aprovechando el rescate de la antigua línea defensiva que encerraba dicha calle.



Calle La Marina. Fragmento

Esto abarca una serie de medidas y actuaciones que den como resultado un acercamiento al pasado que simboliza este tramo de calle, con la finalidad de revalorizar un patrimonio urbano que contemple la arquitectura tradicional canaria y los referentes defensivos históricos y culturales de la ciudad, un objetivo fundamental en un momento en el que la futura playa busca una recuperación de esta ciudad hacia el mar.

De esta manera, se podría conseguir un entorno más atractivo, no sólo para los ciudadanos y ciudadanas de Santa Cruz de La Palma⁵, sino también para el turismo que visita la ciudad, además de propiciar un mayor desarrollo económico de la zona y un aumento de la oferta laboral debido al crecimiento de la zona comercial⁶.

Además, la recuperación que propone este proyecto contempla una necesaria actuación de cara a una mayor accesibilidad en este tramo de la ciudad para las personas con movilidad reducida⁷.



Miguel Brito. Danza de Mascarones por la calle La Marina. ca. 1900. Archivo General de La Palma

La futura playa que, sin duda, será un nuevo reclamo turístico para Santa Cruz de La Palma, conlleva que nos planteemos la necesidad de recuperar aquel contacto con el mar que existió desde finales del siglo XV hasta mediados del XX, y no limitarnos a una simple mirada tras el malecón de los años 50.

⁵ Las bibliografía empleada en este artículo ha sido consultada en el Servicio de Bibliotecas del Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma; Biblioteca José Pérez Vidal.

⁶ Ha sido una valiosa fuente de reflexión para apoyar esta propuesta la siguiente monografía: FERNÁNDEZ, Juan Julio *Santa Cruz de La Palma: otra mirada*. Fotografías, Juan Manuel Guillén. Santa Cruz de Tenerife: Tauro, 2006. También el libro: MARTÍN GONZÁLEZ, Miguel A.; LORENZO HERNÁNDEZ, Aroldo; FERNÁNDEZ PÉREZ, Manuel; MARTÍN GONZÁLEZ, María del Carmen; CROSSA FERNÁNDEZ, Jesús F. GARCÍA MARTÍN, María del Carmen; LECHUGA DELGADO, Juan A.; VALLINA ALONSO, María Luz. *Los orígenes de la electricidad en La Palma: «El Electrón»*. [Santa Cruz de La Palma: s.n.], 2000.

⁷ Las fuentes fotográficas utilizadas para la elaboración de este artículo son las siguientes: Real Sociedad Cosmológica; Archivo General de La Palma (fondos Rosendo Cutillas Hernández y Fotógrafos y Dibujantes); colección Maximiliano Fernández Gil (Historia de La Palma, facebook).

4. ASPECTOS A CONSIDERAR

Para la ejecución de este proyecto, es necesaria la realización de una serie de modificaciones con el objetivo de remediar el impacto negativo que algunos aspectos de esta calle provoca.

- Ocultamiento visual de los contenedores de residuos orgánicos, vidrio, cartón y plástico en favor de una solución más integradora que pueda ser de fácil mantenimiento, ventilación y resistencia al mar.
- Iluminación acorde con la calle marinera de finales del siglo XIX, principios del XX y con su arquitectura.
- Ocultamiento bajo el suelo del cableado eléctrico y telefónico.
- Eliminación de las barreras arquitectónicas existentes y su sustitución por las propuestas contenidas en este proyecto.
- Sustitución del mobiliario urbano y de las barandillas, que se encuentran en desacuerdo con la arquitectura del lugar.
- Actualización de los paneles informativos, hoy insuficientes y obsoletos.
- Eliminación del asfaltado de calles y callejas aún existentes o del adoquinado añadido en determinadas zonas (por ejemplo, bajo los balcones de la avenida Marítima), un elemento bello pero descontextualizado para una calle secundaria, lo que distrae y resta protagonismo a lo realmente interesante, sus balcones.
- Recuperación de la antigua fuente de agua situada en la cercanía de la batería de San Felipe (actual calle Tedote), que puede llegar a ser útil para el refresco del transeúnte que pasea por esta calle.
- Ampliación del número de asientos integrados en la muralla para descanso de ciudadanos y turistas.



Aspectos generales a modificar para la recuperación de esta calle

4.1 CONTENEDORES DE RECICLAJE. CAMUFLAJE E INTEGRACIÓN CON EL PAISAJE

Uno de los problemas más acuciantes que sufren todas las ciudades es el aumento progresivo de los residuos generados en viviendas y locales comerciales, lo que obliga, no sólo a buscar una solución, sino también a ser previsor de cara a un futuro inmediato.

La propuesta que se expone pretende ser una solución al impacto que este gran número de contenedores provoca, situados en lugares que dificultan el paseo y, en ocasiones, entorpecen la toma de fotografías de rincones muy específicos de la Avenida, un asunto que no es baladí por lo que esto significa como reclamo publicitario gratuito para nuestra ciudad.



Ejemplos de la situación actual

Para una intervención en la nueva calle, hay que tener en cuenta que dichos contenedores se encuentran ubicados al borde de la acera y junto a las jardineras que se idearon en los años 50 como muro natural de separación del tránsito rodado; dejando otras libres y que serían ocupadas con contenedores de escombreras para futuras obras de albañilería.

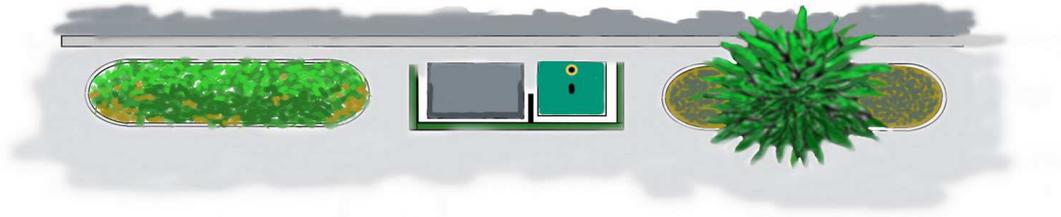
Sería interesante el mantenimiento de dichas jardineras, además de una reubicación más lógica y equilibrada de los contenedores según las necesidades de las viviendas y los residuos específicos que se generen en los establecimientos comerciales próximos.

La solución integradora que se propone pretende recurrir al elemento de la celosía, muy presente durante el recorrido e integrada en la arquitectura que se pretende resaltar. Conviene mencionar la importancia de este elemento en la arquitectura tradicional canaria, no sólo para la ventilación de las viviendas, sino también para observar y no ser observado. Esta idea es la que me ha sugerido su utilización para ocultar los contenedores (que están y no son vistos) entre las jardineras que existen actualmente y que se reubicarán de acuerdo a la nueva organización de los contenedores.

En este sentido, las posibilidades de la celosía como elemento envolvente son muchas, igual que las ventajas que su uso conlleva:

1. El hecho de no depender del exterior para su fabricación, ya que pueden realizarse en La Palma de la mano de los maestros carpinteros y utilizando nuestra madera que, siendo de calidad, puede resistir el ataque de la carcoma, la sal marina o la lluvia. Para ello, a la hora de realizar el encargo, se debe sugerir que las piezas de celosía sean más o menos tupidas para ocultar aún más lo que se esconde tras de sí. Además, si por alguna causa natural o humana sufrieran algún desperfecto, su reparación o reposición sería rápida y económica.
2. La posibilidad del pintado de las mismas en infinitas ocasiones, por ejemplo, con el verde de las plantas que se encuentran a ambos lados de las mismas.
3. La resistencia y mayor firmeza ante el viento proveniente del mar debido a que no se trata de una superficie compacta, cualidad que, además, agiliza el tiempo de secado del agua de la lluvia y del lavado para su mantenimiento.
4. Para una mejor ventilación de los malos olores durante todo el tiempo.

Avenida Marítima

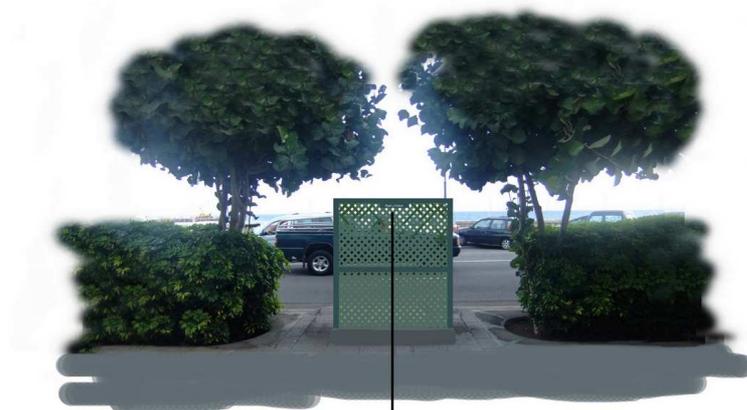


Celosía



Antes

Después



Indicador de contenido

Ejemplos gráficos

4.2 ALUMBRADO

Sería conveniente que se optase por una iluminación ubicada en puntos determinados, para resaltar alguna fachada, un horno que sobresale de una vivienda, bajo las maderas de algún balcón, entre el suelo y los bancos que se proponen en este proyecto, entre otros lugares interesantes que deban ser destacados durante la noche, rincones de estilo humilde o del tipo «rústico canario», que son los que dialogan mejor con el entorno.

Al otro lado y frente a las viviendas, se podría colocar algunos postes con una iluminación marinera sencilla, situados por dentro de la línea defensiva, como estaban con la llegada de la luz a esta antigua Calle.



No apropiado para una calle marinera



Apropiado (más sencilla)

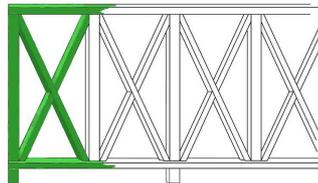


Propuesta

4.3 MOBILIARIO URBANO

En relación al tercer puente de madera que existió en la actual Avenida El Puente, junto a la antigua calle de la Carnicería, y basándonos en una imagen anterior a 1893, que refleja la humildad de este elemento y su proximidad a esta calle de La Marina, sería interesante su uso como modelo para la elaboración de unas barandillas de madera.

Éstas podrían colocarse en los tramos del camino donde sean necesarias las rampas o escalones y, además, proporcionarían una mayor armonía con el medio, facilitando el paseo a aquellas personas que lo necesiten.



Barandillas del primer puente de madera, el más austero de los tres que existieron. Próximo a la antigua calle La Marina

Asimismo, tal y como se detalla en la siguiente imagen, se pretende una solución más integradora para las marquesinas de este tramo de la ciudad que conlleva la eliminación de otros modelos en desacuerdo con la arquitectura y el proyecto.



También dentro del mobiliario y, teniendo en cuenta el papel que a lo largo de varios siglos desempeñó en esta isla la exportación del vino, se propone utilizar los toneles como elemento decorador en determinados puntos del recorrido. Para ello, nos hemos basado en una imagen de los años 30 del siglo XX y en diferentes instantáneas generales de Santa Cruz de la Palma donde se ve la presencia de los mismos bajo los balcones de la avenida.

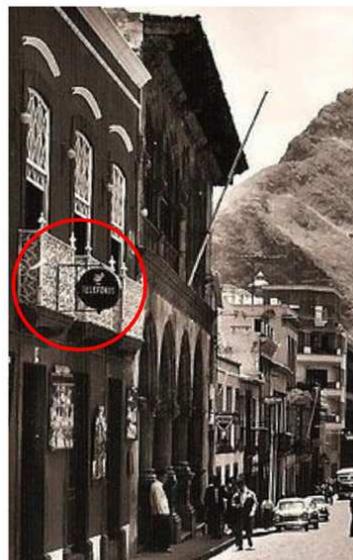


En este sentido, se señala el favorable cambio que han experimentado recientemente los balcones con la incorporación de flores por parte de sus propietarios, una idea que se debería generalizar por ser una aportación embellecedora para la ciudad.

4.4 SEÑALÉTICA

Otro elemento fundamental que debe reconsiderarse a la hora de llevar a cabo este proyecto es la modificación de la señalética de este tramo de la ciudad que, actualmente, presenta escasa uniformidad y nulo equilibrio con la arquitectura.

Para ello, se aportan varias imágenes que muestran un tipo de señalética que ya se utilizó en la ciudad y que, adaptándola, sería la más adecuada para nuestra propuesta. Se trata de carteles fijados a la pared, no sujetos a postes, que recuerden al tipo de cartelería que se muestra a continuación:



El resultado sería el siguiente:



4.5 ADOQUINADO

El adoquinado que se colocó con la intención de que la calzada dialogara con la arquitectura, aunque acertado en la utilización del elemento, es inapropiado para una calle secundaria (como citamos anteriormente), ya que distorsiona la realidad pasada, distrae la atención y roba protagonismo a la arquitectura.



Adoquinado en la antigua Calle La Marina



Calle actual

Por este motivo, tal y como se observa en las imágenes, sería conveniente realizar una intervención que armonice mejor con las calles y callejas de la parte norte de este tramo, de una manera uniforme y adaptada a ese período.

Esto obliga a la eliminación del asfaltado de entre calles que aún queda por realizar y a la colocación de un adoquinado apropiado para esta calle que nos recuerda a la clase artesana, pescadora, de gentes venidas desde el campo por la puerta Norte de la ciudad, de fabricación de barcos, de tránsito del personal del servicio de la gente pudiente, de salazón y venta de pescado, de lavandería y tendido de ropa, de herreros, toneleros, carpinteros de rivera y demás faenas de la mar y de huertos agrícolas, un tiempo que se remonta a finales del XVIII hasta los años 40 del siglo XX.



Calzada de adoquines propuesta



Además, como se muestra en la imagen, la nueva propuesta de adoquinado contempla una mayor accesibilidad para las personas con movilidad reducida, con la disposición de un carril central por toda la calle La Marina de 60 cm. a 1 metro que se bifurque en cada puerta de las viviendas, bares y locales comerciales.

5. PROPUESTAS

5.1 BALUARTE O MURO DEFENSIVO Y BATERÍAS

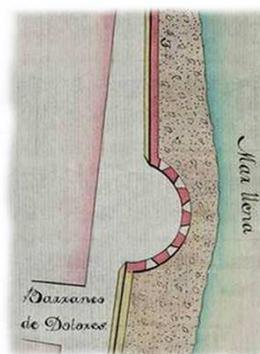
Para esta propuesta, se sugiere la posibilidad de llevar a cabo la excavación y búsqueda de las antiguas baterías de esta calle (San Pedro y San Felipe) para realizar la traza original de las mismas, así como el arranque y final de unión de los parapetos o líneas defensivas. Recurriendo a las fuentes visuales existentes del enterramiento de varios cañones, sería interesante dicha recuperación para su ubicación en el Castillo de Santa Catalina.

Bateria de Los Clerigos o de San Pedro

1590

Ldo. Salazar, Teniente Gobernador Dispuso que la hiciera la Compañía de **Breña Baja**
(Juan B. Lorenzo Rguez.)

Superficie.-150. 00 m2.
Su magistral es 26 mts.
Capaz de 4 piezas
(Jose M^a Pinto y de La Rosa)



(1776 - Andrés Amat)

Callao de
la Marea

Barranco de
Dolores

Avda. El Puente



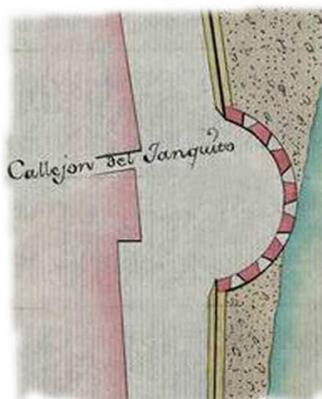
Calle
La Marina

Bateria de Mendez o de San Phelipe

1590

Ldo. Salazar, Teniente Gobernador Dispuso que la hiciera la Compañía de Breña Alta
(Juan B. Lorenzo Rguez.)

Superficie.-150. 00 m2.
17,15 mts. de diametro
6 Troneras
(Jose Mª Pinto y de La Rosa)



(1776 - Andrés Amat)

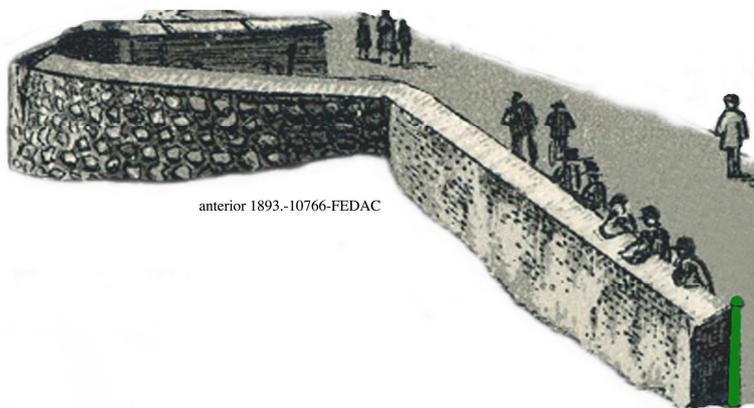


Sería absurdo pretender realizar o recuperar un muro defensivo en el lugar y de la forma del desaparecido baluarte, pero sí es importante restaurar el papel que el mismo jugó en la ciudad y en la memoria de los palmeros, varios siglos de defensa de la ciudad tras una de las etapas más negras de nuestra historia antes de su fabricación, el único capitulo en que fuimos invadidos por una legión extranjera.

Para ello, se pretende elaborar una referencia integradora a través de unas losetas que, colocadas en el suelo, formen un trazo imaginario de dos hileras que recuerde aquella línea defensiva, lo que permitiría recobrar parte de nuestra memoria olvidada sin que ésta distorsione el entorno en el que se encontraba.



1893.-04739-FEDAC

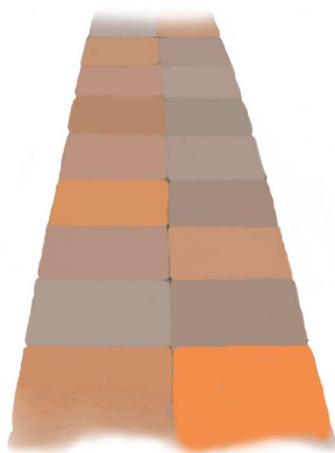


anterior 1893.-10766-FEDAC

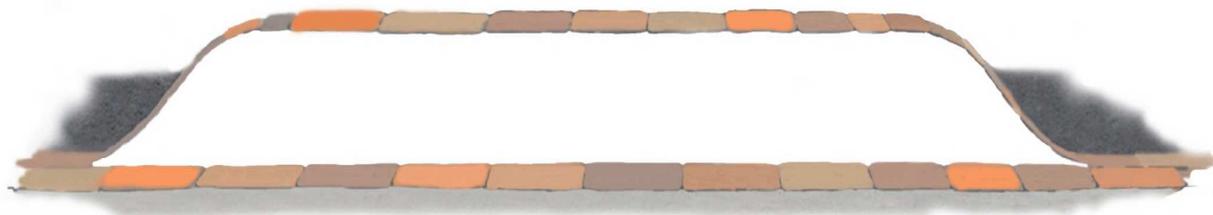
Sin embargo, en la intervención debe quedar manifiesto que no se trata de un resto de aquel muro, sino una nueva interpretación del mismo. Tan sólo en el último tramo de este recorrido podemos utilizar, en un extremo de la Calleja y Castillo de Santa Catalina, una réplica de la altura y proporción del muro que allí existió, con la posibilidad de añadir al mismo un panel explicativo sobre el papel que desempeñó dicha fortificación durante esos siglos.



Muro actual situado en los Balcones de la Avenida



Propuesta



Además, como se observa en las imágenes anteriores, se podría realizar en determinados tramos del recorrido y, en dicha línea, una serie de elevaciones en forma de ola, a unos 60 cm. de alto, que podrían ser utilizadas como asientos por ambos lados, lo que además supondría un ahorro de mobiliario y se trataría de un elemento de muy fácil mantenimiento. Tenemos como referente el muro que se levantó junto a los balcones de la Avenida Marítima entre finales de los años 40 y 50 del siglo XX y que pervive prácticamente sin desperfectos realizando esta misma función.

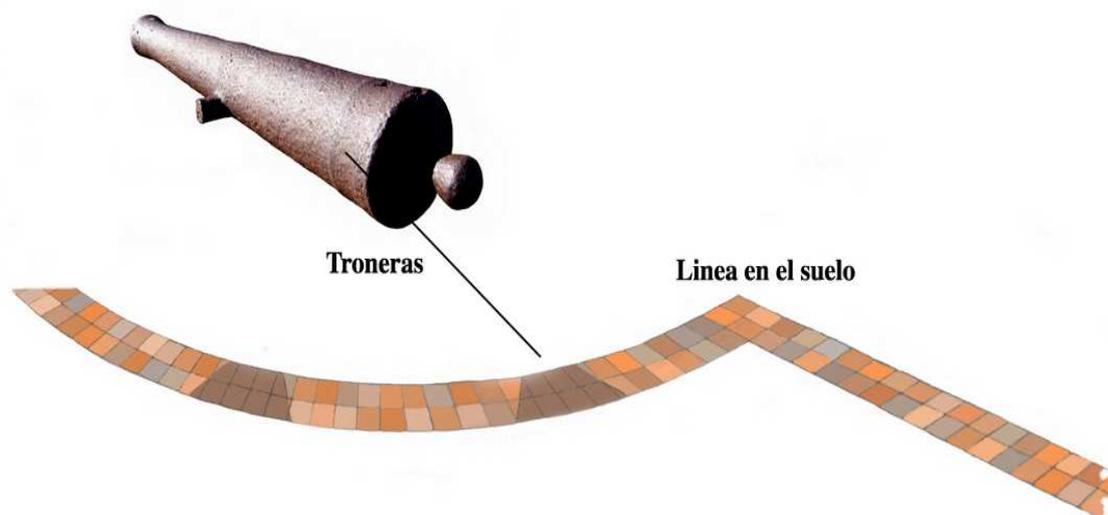
Para las losetas que conforman dicha línea defensiva se propone utilizar, también por cuestiones económicas, diferentes tipos de barro cocido como el utilizado en algunos suelos de viviendas del período histórico al que nos referimos, de unos 25 cm. de ancho por largo y que permita, en momentos determinados del recorrido, elevar sólo una de las hileras para formar los citados bancos.

Respecto al color de las losetas, el proyecto propone la utilización de tonos y matices que recuerdan a elementos usuales y comunes de ese último período y que se inspiran en el color de la teja rodillera o árabe, el gofio, la vasija de barro, la miel, el pescado, entre otros, dejando el color del azúcar y la leche como referencia en la cal de las paredes.



Para el hueco o troneras sobre las que se disponían las dos baterías de esta calle, sería interesante el matiz de color del hierro oxidado de los cañones pedreros que se encontraban dentro de ellas y que apuntaban hacia el mar para nuestra defensa.

Se muestra a continuación una serie de imágenes que se han tomado como base para esta representación del color de las losetas, así como un detalle de estos colores en la imaginaria línea defensiva.



5.2 LA PALMERA

Se recurre a la palmera como recurso del proyecto por diferentes motivos:

1. Por el nombre de nuestra tierra, en homenaje a la mujer (palmera), al nombre de la ciudad y como emblema que sujeta el protector arcángel San Miguel en el escudo.
2. Como ser vivo que representa al símbolo vegetal de La Palma.
3. La ubicación de la palmera está relacionada con la posición en la que se encontraba el palmero defensor, al otro lado del muro. La palmera es, simbólicamente, el palmero que defiende.
4. A modo de distracción visual, colocándola ante la arquitectura que no se corresponde con la narrativa mayoritaria. Una vez armonizado todo el entorno, se debe tener en cuenta que la ubicación de las palmeras no debe impedir la visibilidad. Por ejemplo, frente a los balcones, se deben situar setos cortos para que no se dificulte la visión de su arquitectura (incluso desde una guagua que realiza un recorrido turístico por este tramo de la ciudad).



6. REFERENCIAS HISTÓRICAS EN EL RECORRIDO

Hemos creído conveniente utilizar lugares del recorrido que carecen de interés arquitectónico para rememorar aquellos capítulos de nuestra historia que ya sólo perviven en el papel y que hoy son un motivo de orgullo por la vanguardia que estos hechos representaron para Canarias.

Uno de ellos, a modo de ejemplo, es la llegada de la luz a Canarias y, concretamente, a Santa Cruz de la Palma, hecho que corresponde a un período anterior a la desaparición de la calle La Marina, a finales del siglo XIX y principios del XX. Dicha calle fue testigo del cambio de alumbrado.



Los faroles de aceite se colocan en puntos estratégicos para dar mayor iluminación posible a las vías, aunque de escasa llama su luminosidad se veía reducida por la suciedad y el humo acumulado en los faroles. El resultado era un alumbrado bastante mediocre que apenas duraba unas horas después del anochecer.

* Se realiza la primera prueba el 28 de Diciembre de 1893

*** Se Inaugura el 31 de Diciembre de 1893**

*El 24 de Enero de 1893, se acuerda ante notario entre la Sociedad "El Electrón" y el Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma, en el caso de que se interrumpa total o parcialmente el alumbrado eléctrico, se obliga a la sociedad a alumbrar la población con petróleo ("Keroseno de Iluminación" o "petróleo Lampante", llamado en canarias "Belmontina", para lo que utilizará el material hoy existente, que

* Según inventario del 17 de Febrero de 1894 existen 9 Farolas fijas en las paredes de La Calle de La Marina.



Para ello, tal y como refleja la imagen que se aporta, se podría utilizar la antigua calle de la Carnicería (callejón del antiguo Parador Nacional de Turismo) para recrear, no sólo la primera lámpara eléctrica que iluminó esta ciudad, sino para reproducir la utilizada anteriormente a ésta (que era de gas), algo que puede ser muy ilustrativo para las nuevas generaciones y además, serviría para rendir un homenaje a ese grupo de personas que conformaron el denominado «Electrón».



Propuesta final de este rincón temático sobre la luz



Modelo de lámpara de gas

Además, se debería ubicar una placa con este nombre de «Electrón» con el mismo diseño que se encuentra en la central del barranco del Río, en los pies del poste que contiene esa primera luminaria. Además, no hay que olvidar que cada recreación iría acompañada en el mismo entorno del panel explicativo correspondiente.

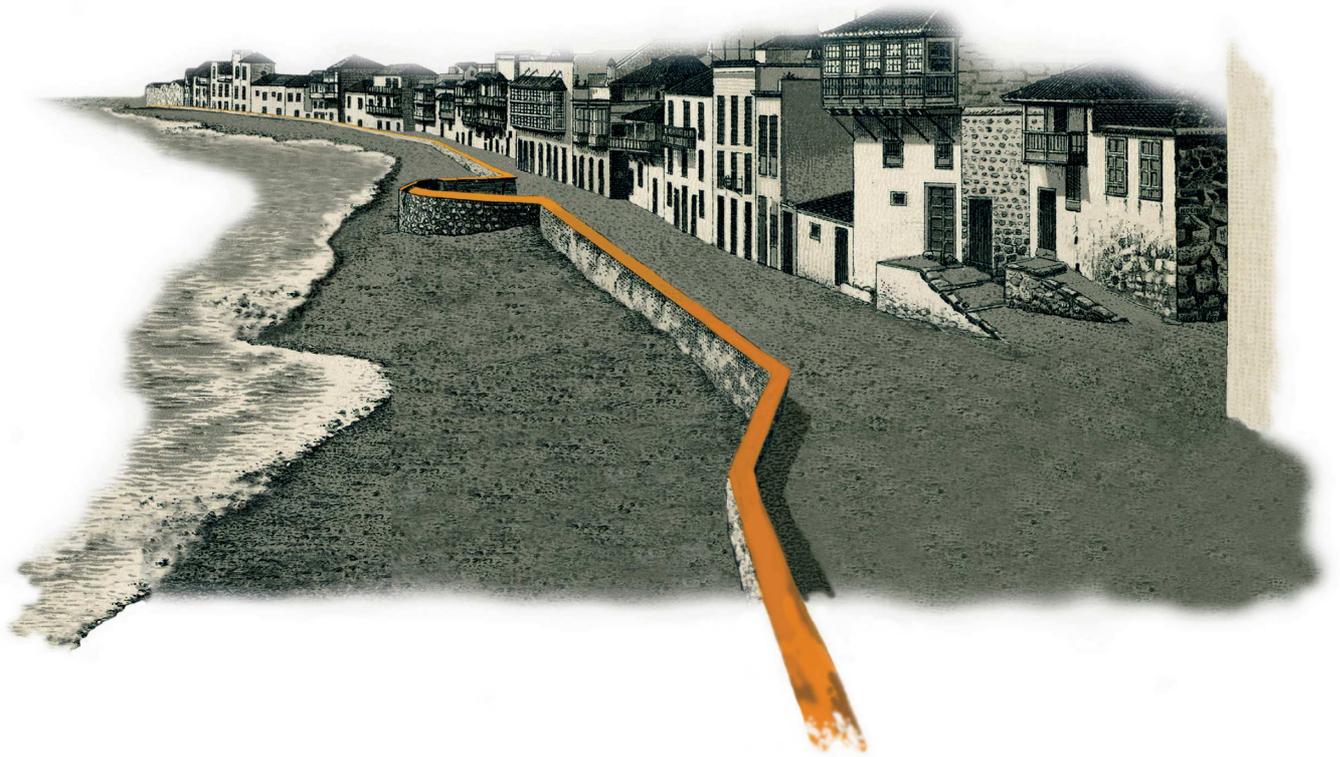
Otro episodio que podría representarse está relacionado con la captura de imágenes a través de fotogramas, donde se debe citar a Miguel Brito como introductor en Canarias de la filmación cinematográfica, siendo en La Palma donde desarrolló la mayor parte de su carrera como dibujante, fotógrafo y cinematógrafo. Conviene recordar, en este punto, que no existe en La Palma ninguna calle con su nombre, como sí ocurre en Tenerife. Otros nombres a destacar serían los de Juan González Méndez, Rosendo Cutillas Hernández, Manuel Cabrera Castro, Miguel Brito Rodríguez o Higinio Carmona Pérez etc., todos aquellos pioneros de la imagen en La Palma. .

Sugiero la utilización de una fotografía de la calle La Marina en el mismo lugar en que se plasmó, que se pueda reponer cuando se deteriore y que esté acompañada de los nombres de estos precursores de la fijación de la imagen en un soporte.

Asimismo, dejamos abierta la posibilidad de ampliar este tipo de recurso y de utilizarlo al modo del que existe junto al edificio de los Juzgados, en el que nos informa de la situación del primer colegio público de esta ciudad pudiendo, debiendo señalarse, también, el lugar donde estuvo el primer astillero, en el siglo XVIII.

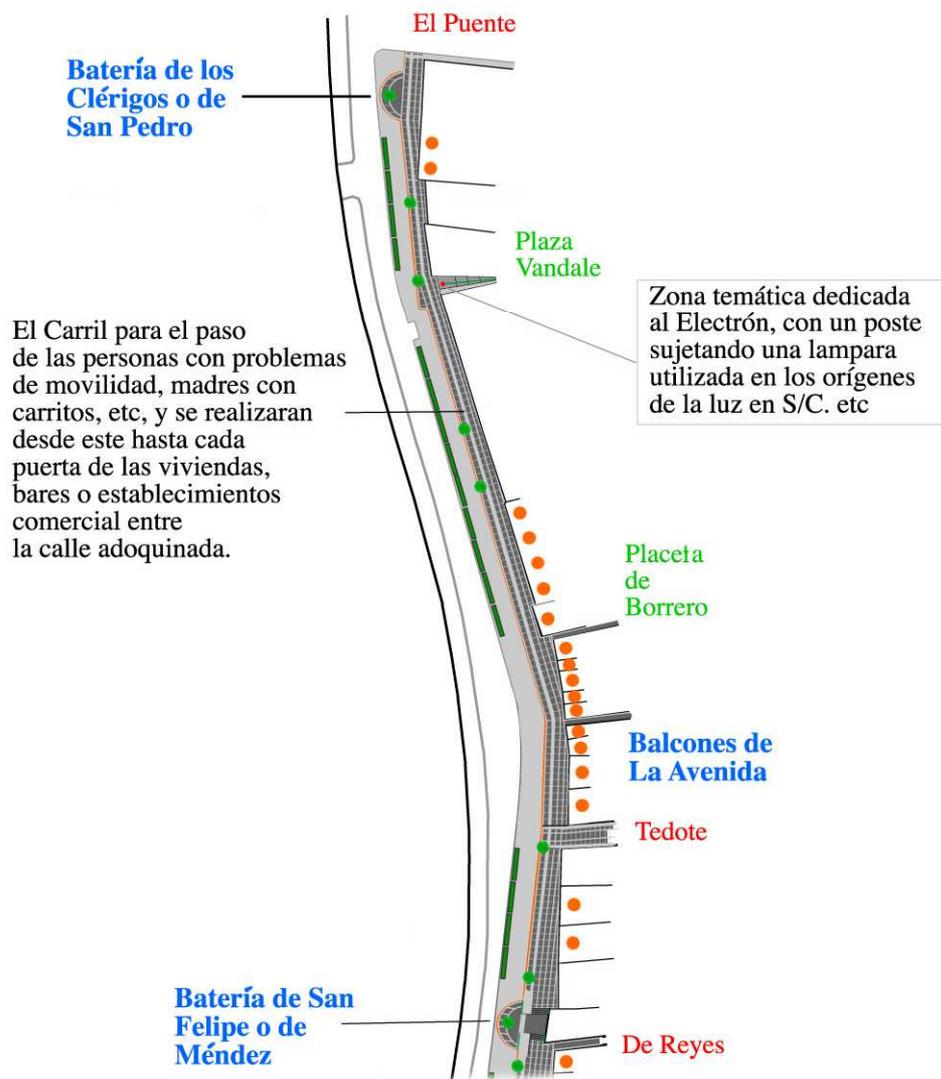
Calle La Marina

De la Batería de los Clérigos o de San Pedro
al Castillo de Santa Catalina



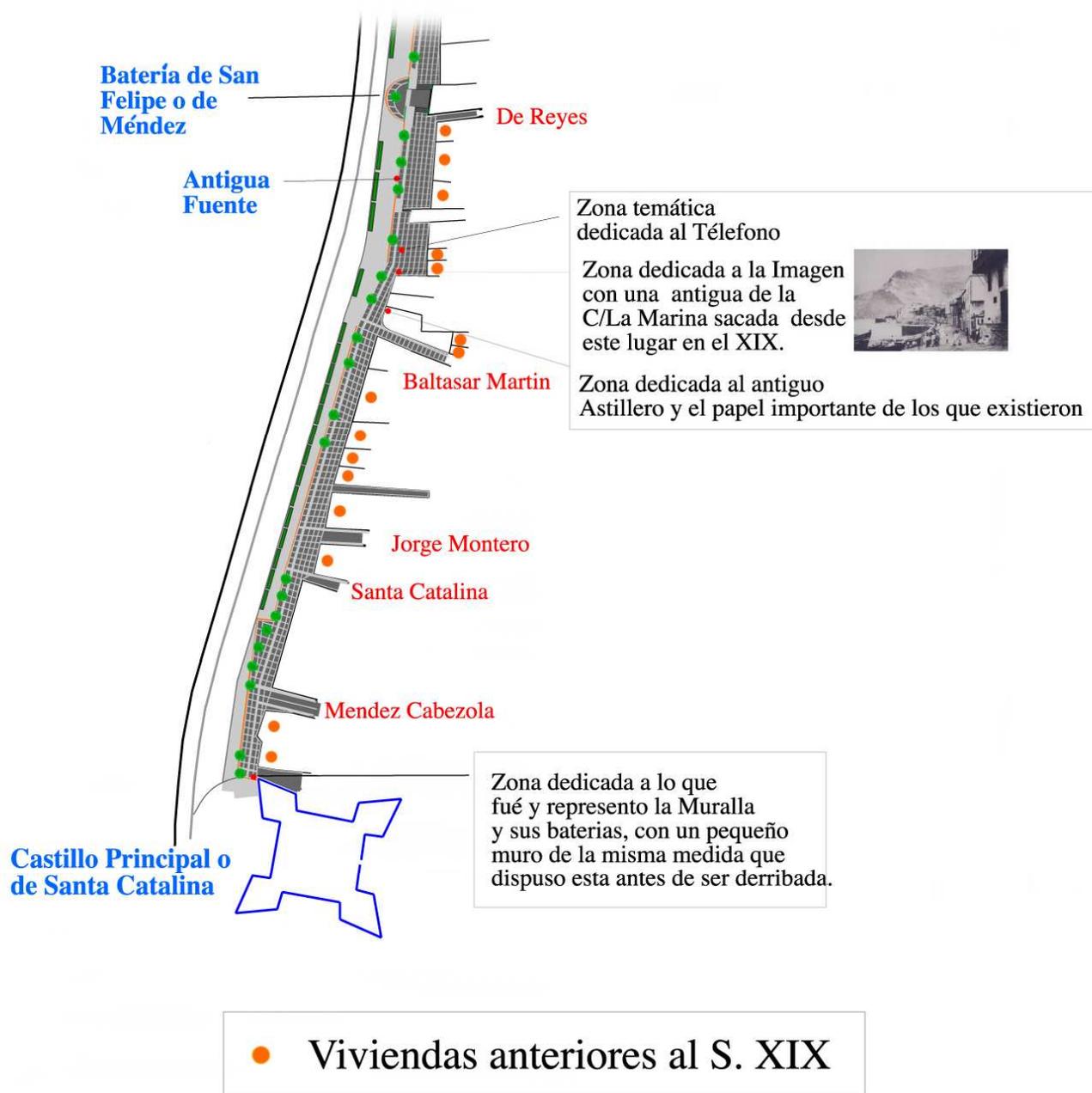
“La Marina”

Batería de los Clérigos o de San Pedro al Castillo de Santa Catalina



● Viviendas anteriores al S. XIX

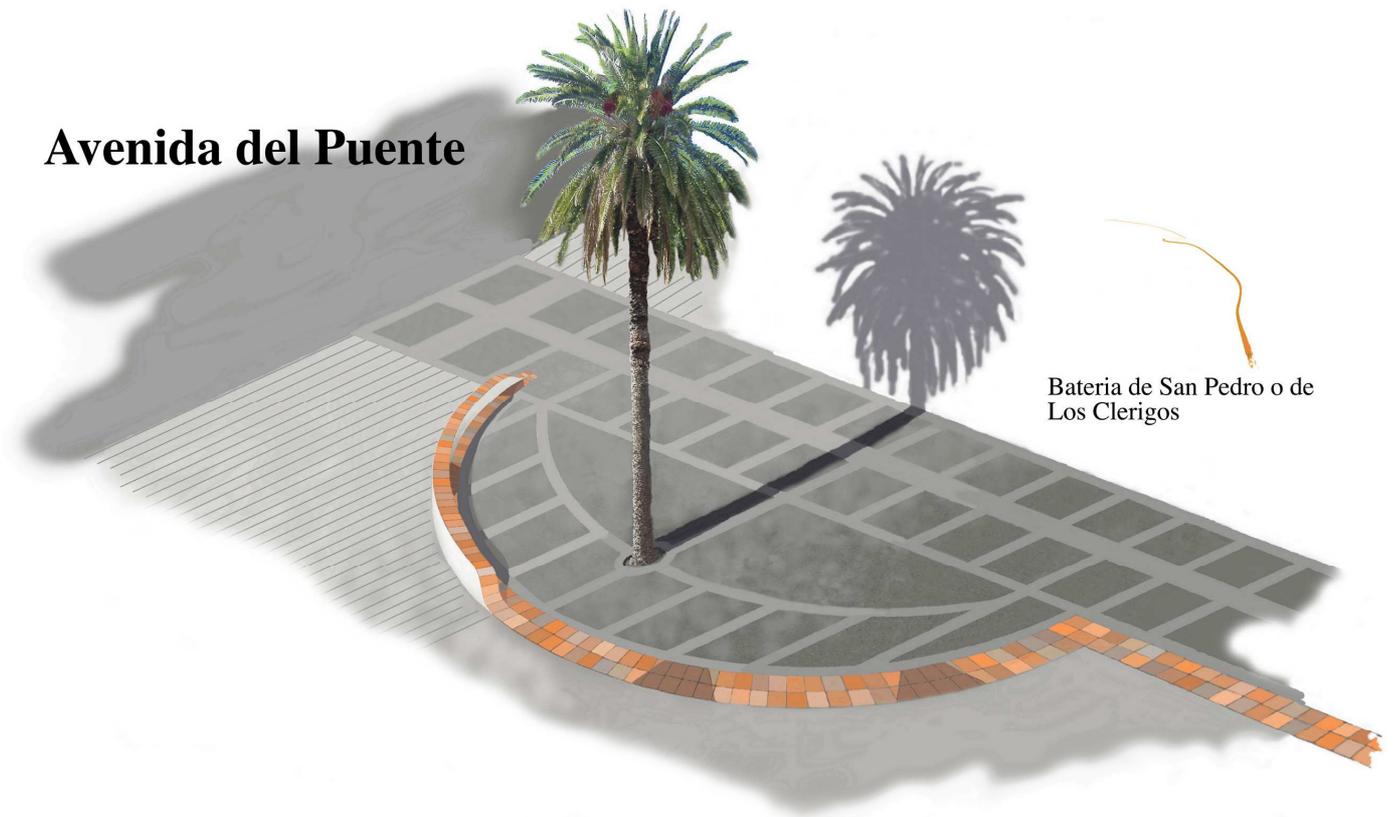
P.G.O.U. 2006



P.G.O.U. 2006

Avenida del Puente

Bateria de San Pedro o de
Los Clerigos







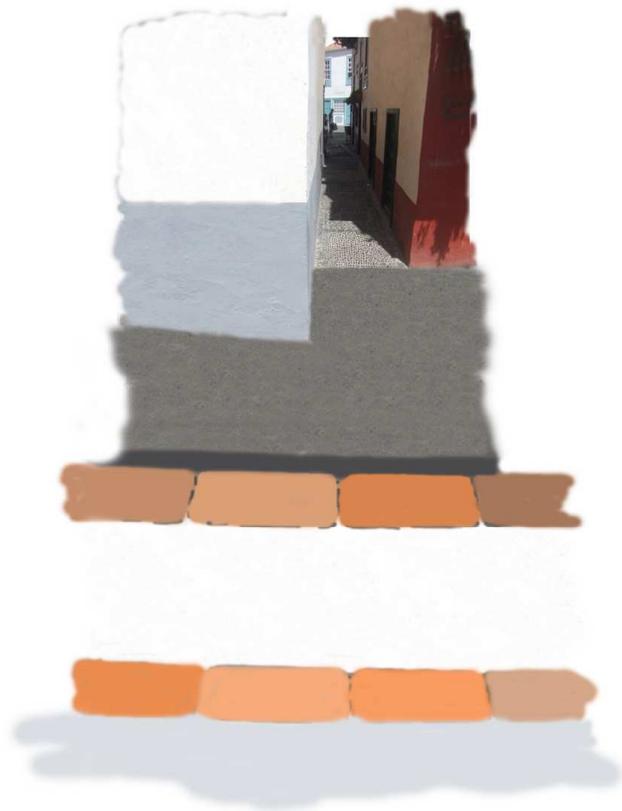
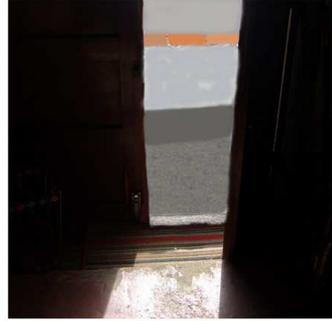


Vivienda en la esquina del callejón

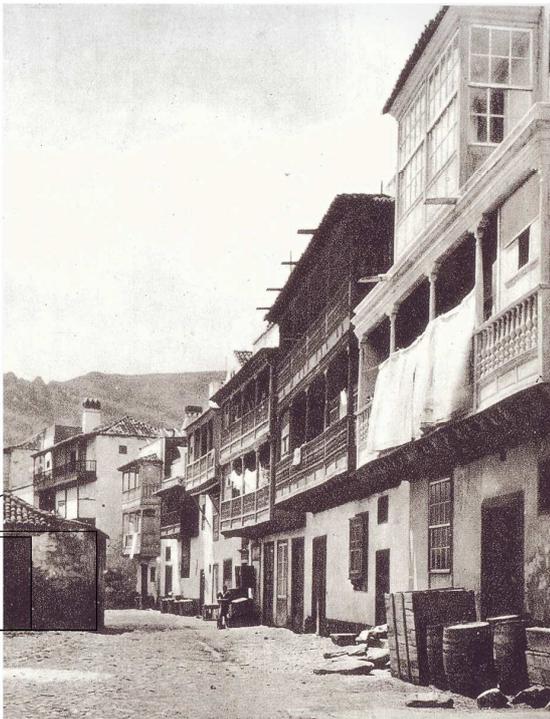
Nivel del suelo actual de la calle desde el interior



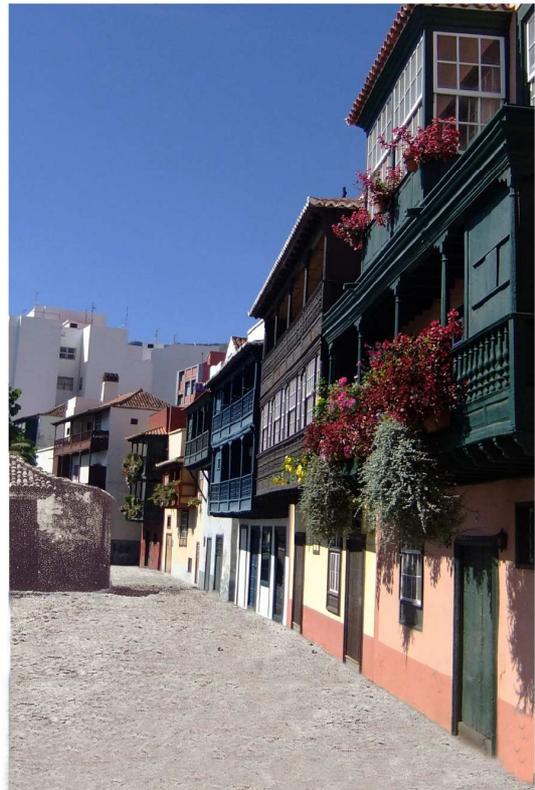
Nivel del suelo en el pasado







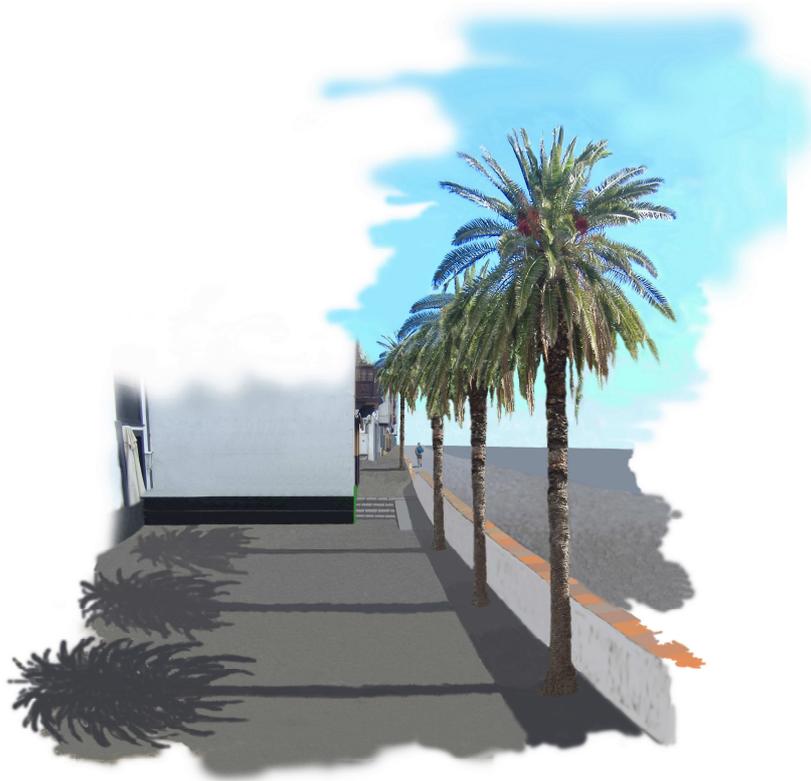
Linea defensiva

















Linea Defensiva

Calleja del Castillo

Castillo de Santa Catalina



Imagen de 1950 en la que aparecen dos muros en la calleja de Santa Catalina y que se pretende recuperar como elemento unificador entre el Castillo y la primera vivienda paralela.



Único lugar donde se realiza una réplica del muro que existió con su misma altura y proporciones, acompañado de un panel explicativo sobre el papel que desempeñó (citado anteriormente)