

EL SISTEMA URBANO TRADICIONAL DE LA ISLA DE TENERIFE EN EL SIGLO XIX: CRISIS Y CAMBIO

Carmen Gloria Calero Martín

El sistema de ciudades de la isla de Tenerife hasta comienzos del siglo XIX

Desde el primer tercio del siglo XVI, una vez que se consolida el rápido proceso de colonización, y hasta comienzos del siglo XIX se articula, en la isla de Tenerife, un conjunto de núcleos embrionarios que, a lo largo de los años, van a ir concentrando importantes niveles de población y ciertas funciones típicamente urbanas a la par que desarrollan un caserío compacto y organizado.

Una de las características comunes es su localización en la zona norte de la Isla, la más fértil y de mayores posibilidades agrarias, donde se instalaron, desde la conquista los cultivos de exportación.

La relación de estos núcleos con la producción y comercialización de estos cultivos es inherente a su propio crecimiento, ya que algunos de ellos eran el centro de las prósperas comarcas agrarias y otros, estaban vinculados a éstas como puertos de salida de las producciones: La Orotava, Puerto de la Cruz, Garachico, Icod de los Vinos, Tacoronte, y La Laguna... constituían los centros más importantes. En la vertiente sur, sólo el puerto de Santa Cruz y el núcleo de Güímar destacaban del resto.

A pesar de ciertos aspectos unificadores, estos primeros centros urbanos presentaban diferencias notables: unos debían su crecimiento al desarrollo de la agricultura de exportación, como La Orotava, el más importante y consolidado de los núcleos de la vertiente norte. En otros, el desarrollo portuario motivado por un tráfico comercial intenso, fue el motor del crecimiento, como Garachico y Puerto de la Cruz, ciudades portuarias por su condición de cabeceras de comarcas agrícolas importantes y por ser nodos de la compleja red del transporte marítimo tradicional.

En este sentido, debemos matizar que la deficiente y difícil red interior de caminos obligó el desarrollo de núcleos en la costa que servían como salideros de las aisladas comarcas agrícolas. La red marítima sustituyó en gran parte y durante siglos a la red interior, más lenta e ineficaz. De esta forma el “cabotaje menor”, entre puertos de una misma isla, jerarquizados en torno a uno de mayor proyección, fue una forma habitual de comunicación intrainsular, aspecto éste que puede hacerse extensivo al conjunto del Archipiélago (CALERO, C.G. 1979).

La Laguna fue un caso particular dentro de este sistema urbano tradicional, ya que la ciudad mantuvo, durante tres siglos, un papel primacial por la convergencia de una serie de factores y circunstancias que la convirtieron, durante esos trescientos años, en el centro político de la Isla y uno de los principales núcleos urbanos del Archipiélago.

Si nos atenemos a los datos demográficos, La Laguna fue, hasta principios del siglo XIX, el lugar central de Tenerife, con una población destacada del conjunto urbano de la Isla

(CUADRO 2.1.), cuyos núcleos más importantes se localizaron, como hemos dicho, en la vertiente norte, la más húmeda, más fértil, y de mayor potencialidad agraria.¹ En la franja sur, sólo Güímar destacó por su población, y Santa Cruz que, hasta el siglo XVIII, no fue sino uno más de los numerosos, precarios y pequeños puertos, fondeaderos, abrigos y porís que jalonaban el litoral insular.

La población de La Laguna, que se mantuvo tanto tiempo por encima de la de cualquier otro núcleo, refleja, de un lado, su significación política; y, de otro, obedece a la fertilidad de las tierras de su comarca de las que fue el centro. Una comarca que por sus especiales condiciones ambientales no permitió la instalación de los cultivos de exportación, dedicándose de forma especial a los cereales y otros cultivos de subsistencia y mercado interior.

Pero, desde finales del siglo XVIII, aparecen signos evidentes de estancamiento y La Laguna deja de ser el lugar más habitado de la Isla, rebasada en población por Santa Cruz que, al filo de la primera mitad del siglo XIX, concluía un rápido proceso de despegue económico y progresión demográfica.

	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

Cuadro 2.1. Evolución de la población de los principales lugares de la isla de Tenerife (1676-1888)²
 Fuente: Sánchez Herrero; Jiménez de Gregorio; Escolar y Serrano; Miñano; Nomenclatores de la Provincia de Canarias de 1850, 1865 y 1888. Elaboración propia.

Es sabido que esta progresión deriva de un conjunto de privilegios recibidos por la ciudad que se iniciaron en 1723, cuando se reconoce a Santa Cruz como el centro portuario del archipiélago, desplazando a los restantes enclaves históricos, y culminaron cuando la villa obtiene en 1822 y refrenda en 1833, la condición de capital provincial (MURCIA, E., 1975: 33-34).

El desarrollo de Santa Cruz que se va gestando a lo largo del siglo XVIII entra en colisión con la tradicional superioridad de La Laguna, hasta esas fechas ciudad rectora de Tenerife, y la pugna entre ambos centros será una de las características básicas del cambio del sistema urbano de la Isla.

Crisis del sistema urbano: 1800-1850

A partir de 1800, la evolución del número de habitantes en las áreas de mayor población de Tenerife es reveladora del cambio en el sistema urbano tradicional. La

Laguna desde el siglo xvii mantiene su posición principal hasta 1850 en que es desbancada por Santa Cruz, siendo, en estas fechas, cuando se consolida uno de los aspectos que definen el nuevo sistema urbano: la importante distancia entre la ciudad capital y el resto de los núcleos que quedan rezagados.

Sin embargo, un análisis más atento pone de manifiesto que La Laguna ya conoce, desde el último cuarto del siglo xviii, una contracción demográfica importante, motivada por sucesivas crisis de subsistencia, elevada mortalidad y emigración a América (CODERCH, M., 1975); una crisis que no es exclusiva de esta ciudad, sino que se extiende y generaliza por todas las Islas de la que se recuperan lentamente, quedando a partir de 1826, rezagada respecto a Santa Cruz, aunque pasa a ser el segundo lugar más poblado de Tenerife.

Ya en la segunda mitad del siglo xix, La Laguna, aunque sigue ocupando el segundo puesto en el conjunto de los municipios de la Isla, se distancia notablemente de Santa Cruz que acumula población y se perfila como el nuevo centro de Tenerife.

Los primeros datos que se conservan dan a La Laguna 5.405 habitantes y proceden de las tasmías de 1559 y 1592 (ROSA OLIVERA, L., 1940); hasta el siglo xix no volvemos a contar con cifras desagregadas que nos puedan indicar cuál era la población del núcleo urbano y cuál la de su área territorial. Sin embargo, estos 5.405 habitantes del siglo xvi hacen pensar en una notable centralidad de La Laguna que no puede superar esta cifra, ni siquiera igualarla hasta la década 1900-1910 (QUIRÓS, F., 1971).

Si admitimos que los datos demográficos muestran la pérdida de centralidad de La Laguna, sabemos que no por ello la ciudad dejó de ser un núcleo al que la administración, la cultura y la antigua función religiosa conferían una sólida base urbana y permitían mantener activos ciertos equipamientos sociales, indicadores claros del desarrollo histórico de numerosas funciones.

Así, en 1840, solamente La Laguna, Garachico y La Orotava contaban con dos parroquias, teniendo la de los Remedios, en La Laguna, rango de catedral. Santa Cruz, capital provincial en esas fechas, sólo tenía una. También La Laguna tenía una cárcel para hombres y otra para mujeres, cinco escuelas, dos públicas y tres particulares, era sede de la Universidad y de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, sostenía dos hospitales y cuna de expósitos, y conviene recordar también que había sido la primera ciudad de Tenerife en planificar su cementerio.³ Es decir, en conjunto, hacia 1840, superaba a la capital en determinados servicios, al tiempo que se había visto desposeída de otros, incluso de carácter educativo -en 1835 había perdido la Junta de Comercio y la Escuela de Dibujo trasladadas a Santa Cruz- y asistía al despegue y consolidación de la nueva capital provincial, que iba acaparando, por su nueva condición política y su dinamismo económico y demográfico, un creciente número de funciones.

Los criterios esenciales que, al parecer, guiaron la selección de las capitales provinciales, basados en conservar la capitalidad en las ciudades que la habían ostentado antes, no se aplican en el caso de Canarias para cuya única provincia se elige Santa Cruz. Está claro que los criterios, en este caso, estuvieron basados en la centralidad económica que había adquirido la ciudad portuaria y su mayor accesibilidad desde y hacia el resto del territorio provincial. Otros condicionantes que hubieran hecho más favorable la elección de La Laguna, como la existencia de una infraestructura inmobiliaria y de servicios

consolidada en esta ciudad, quedaron en un segundo plano, y fue la accesibilidad, la nueva centralidad conseguida por la ciudad-puerto y su proyección económica los principales condicionantes de su elección.

Todo esto evidencia que el sistema urbano que se había consolidado históricamente, articulado en el norte de la isla por el conjunto de centros agrarios: Tacoronte, La Orotava, Icod, y portuarios: Puerto de la Cruz y Garachico, junto a La Laguna y Santa Cruz, su entonces pequeño puerto, empieza a desmembrarse al comenzar un proceso de polarización y concentración de la población y de las actividades urbanas en la recién designada capital provincial.

Dos son los factores determinantes de este proceso de desarrollo: la condición de capital y, por tanto, centro administrativo, de una parte, y la naturaleza que el puerto de Santa Cruz había adquirido a lo largo de los últimos cincuenta años, modificando profundamente la vieja red del transporte marítimo para convertirse en el eje de las comunicaciones de la Isla.

Esta modificación de la red de transporte marítimo interinsular es apreciable desde principios del siglo XVIII, época en la que el puerto de Santa Cruz desplaza a los de Garachico y Puerto de la Cruz, antiguos nodos del cabotaje intrainsular e interinsular y principales centros del tráfico exterior (CALERO, C.G. 1984).

El puerto de Santa Cruz va a concentrar el tráfico marítimo de mayor volumen y, por tanto, a centralizar la mayor parte del tráfico de cabotaje; y ello, al parecer, por varios motivos. Por una parte, sus favorables condiciones ambientales permitieron el crecimiento de una infraestructura adecuada a los requerimientos que el transporte marítimo iba demandando. Por otra, fue definitiva su nueva condición de puerto capitalino.

Santa Cruz, pie de la conquista de la Isla a finales del siglo XV, estuvo al servicio de La Laguna, sede del poder político, militar y religioso de Tenerife y esta dependencia basada en la proximidad de ambos núcleos se rompe a favor de Santa Cruz, que se individualiza y usurpa, en un proceso lento pero imparable gran parte de las funciones y servicios que dependían de la vieja ciudad, antes, incluso, de su designación como capital provincial..

Parece lógico pensar que la escasa distancia entre La Laguna y el puerto de Santa Cruz, y el importante desarrollo de éste hubieran hecho posible el despegue demográfico y urbano de la vieja ciudad y, sin embargo, lo que se produce es, por el contrario, un colapso que, en principio, sólo parece explicable por la ineficacia del transporte terrestre que motivó la desconexión territorial entre los dos núcleos poblacionales.

Efectivamente, el viejo camino entre Santa Cruz y La Laguna fue, siempre, una vía de difícil tránsito para viajeros y mercancías, a pesar de ser la única que permitía el enlace entre el floreciente puerto capitalino y el resto de la Isla. El crecimiento del puerto de Santa Cruz estuvo no sólo ligado a factores políticos y ambientales, sino también al enorme desarrollo del cabotaje que le permitía recibir y expender mercancías desde y hacia el resto de la Isla, mediante cortas travesías que lo enlazaban con numerosos puertos, a veces simples fondeaderos habilitados a lo largo de la costa (CALERO, C., 1979). Esta navegación costanera facilitaba la intensa actividad y la estrecha vinculación de este puerto con los núcleos más dinámicos de Tenerife, unas relaciones que hubieran sido más costosas, lentas y esporádicas de tener que utilizar la vieja y difícil red viaria interior.

Santa Cruz se convierte en una de las capitales litorales que más beneficios obtuvieron gracias a la renovación, reforma y ampliación de sus infraestructuras portuarias, y, a pesar de que la ciudad-puerto estaba mal conectada por vía terrestre con el resto de la Isla, la sustitución de la deficiente red viaria interior por la navegación de cabotaje, consolidada históricamente y asentada sobre un sistema de pequeños puertos, permitió hasta bien entrado el siglo xx la conexión del puerto-capital con el resto de la Isla y el crecimiento constante de la ciudad.

En este sentido, debemos explicar que, por estas mismas fechas, no todas las capitales litorales crecieron en función del desarrollo portuario. Algunas vieron obstaculizado su crecimiento urbano al fallarle la conexión por vía terrestre con sus ámbitos territoriales, tal es el caso de La Coruña y Santander. En otros casos, capitales como Alicante o Castellón debieron su crecimiento no sólo al desarrollo de sus puertos sino, de manera especial, a las sólidas conexiones de ambas ciudades con el interior comarcano y con otros centros regionales y nacionales, mediante el establecimiento de líneas de ferrocarril (DELGADO VIÑAS, C., 1995).

El caso de Santa Cruz fue diferente. La ciudad, mal comunicada por vía terrestre con el resto de Tenerife, sustituyó con éxito la ineficaz red de transporte interior por un intenso cabotaje intrainsular que le permitió centralizar y ordenar las comunicaciones con su Isla de manera hegemónica, al tiempo que extendió su influencia hacia las otras Islas con las que estableció frecuentes y sólidas comunicaciones.

En todo este proceso La Laguna resulta enormemente afectada, aunque el declive y la ruralización que experimenta la ciudad es paralelo y similar en otras ciudades de Tenerife, tal es el caso de Puerto de La Cruz, donde la disminución de la actividad portuaria, unida a la crisis del cultivo y comercio de vinos y a otros factores locales, se puede enmarcar, también, como consecuencia de la centralidad del puerto capitalino y es un índice revelador del desmantelamiento de la vieja red del transporte tradicional y de la nueva estructura territorial que se fue imponiendo (BARROSO, N., 1997).

Si en el caso de Puerto de La Cruz el fenómeno de ruralización es apreciable, especialmente por la disminución de la actividad portuaria y comercial, en La Laguna, cuya naturaleza urbana venía íntimamente relacionada con la presencia del poder político-administrativo, la pérdida de éste no hizo sino dejar al descubierto las profundas raíces agrarias de la ciudad, ya que, como en muchos otros núcleos urbanos de la época, las ciudades seguían siendo, en gran medida, centros de las actividades agropecuarias de su comarca (DELGADO VIÑAS, C., 1995), y esas mismas actividades, esa misma naturaleza siguió imponiendo límites al propio desarrollo urbano.

Al parecer, la desconexión entre La Laguna y Santa Cruz, motivada por las dificultades que el viejo camino imponía, insuperables por los medios técnicos del momento, impidió la difusión, desde la capital, de los flujos económicos, del comercio, de la incipiente industria y del empleo hasta La Laguna que se ve privada de un más que probable desarrollo.

De todas formas, la débil vinculación entre ambas ciudades se mantuvo, hasta finales del siglo xix, en parecidas condiciones. La Laguna, durante todo este tiempo se esfuerza en aprovechar su condición de lugar de tránsito entre las dos vertientes, norte y sur, de la Isla y entre ambas y la capital, aunque la pervivencia del cabotaje y la existencia de otras rutas

interiores que excluían el paso por la ciudad y que se van consolidando limitaba, en ocasiones, este papel.

La constante preocupación del poder político lagunero por arreglar el camino que unía ambas ciudades parece deberse más al deseo de que una mayor accesibilidad permitiera que el desarrollo de Santa Cruz se prorrogase hasta La Laguna que a las propias exigencias de la ciudad, inmersa en su condición rural.

La nueva organización del sistema urbano se va redondeando cuando en 1834 otro Real Decreto subdivide a las provincias en partidos judiciales. La elección de La Laguna como cabeza de uno de los tres partidos judiciales en que se dividió la isla de Tenerife, bien pudiera parecer que tendía a fortalecer a la ciudad y, sin embargo, no hace más que comarcalizar, aún más, la influencia hasta entonces más amplia que La Laguna ejercía sobre el resto de la Isla. A partir de esas fechas, la ciudad se convierte en cabeza del partido menos extenso y con menor población de Tenerife y pasa a ocupar, por detrás de Santa Cruz y de La Orotava el tercer lugar en la base de la nueva estructura de la administración de justicia.

La consolidación del nuevo sistema urbano

En el último cuarto del siglo XIX, el cambio en el sistema de ciudades está consolidado. En esas fechas, la información estadística nos permite, con total garantía, discriminar la población y el poblamiento de los centros urbanos respecto a los de sus términos municipales.

Esta diferenciación ayuda a entender mejor el proceso de reorganización y la nueva jerarquización de la red urbana que se opera en la Isla siguiendo el ritmo de los cambios económicos, políticos y sociales que ya hemos apuntado.

La lectura de los cuadros 2.2 y 2.3 demuestra que el peso de Santa Cruz-ciudad, en los valores de población y poblamiento, sobre su área territorial es muy elevado, siempre superior al 60%, lo que pone de manifiesto su carácter central, no sólo en el conjunto de la Isla sino en su propio municipio.

Municipio	POBLACIÓN			POBLAMIENTO		
	Ciudad	Término	% total	Ciudad	Término	% total
Santa Cruz	15.030	19.772	76'2	2.631	3.775	60'6
La Laguna	4.415	11.406	38'7	1.234	2.911	42'3
La Orotava	3.418	8.876	38'5	946	2.250	42
Puerto Cruz	3.038	4.720	64'3	767	1.085	70'6
Tacoronte	1.442	3.903	37	389	1.042	37'3
Güímar	1.170	4.271	27'3	509	1.588	32'6
Icod	1.886	5.840	32'2	584	1.762	33'1
Garachico	950	2.969	32	256	735	34'8

Cuadro 2.2.

Población y poblamiento de los principales municipios de la Isla de Tenerife en 1888, con expresión de la capital y del término y la relación porcentual entre ambos.

Fuente: Nomenclátor de la Provincia de Canarias de 1888. Elaboración propia

De todas formas, debemos matizar que, aunque a favor de la concentración jugó el papel de capital, el dinamismo del puerto, la demanda de empleo y otros factores ligados a estas condiciones, la estructura del municipio de Santa Cruz, ocupado en gran parte por el macizo de Anaga, con escasos suelos agrícolas y carente de recursos hídricos, determinó, en gran medida, la inexistencia de otros núcleos de población competentes, de forma que la concentración urbana en la ciudad capital se vio doblemente favorecida.

Esa preponderancia de la ciudad sobre el término municipal sólo se registra en Santa Cruz y, excepcionalmente, en Puerto de la Cruz, aunque, en este caso, las reducidas dimensiones del término municipal, convierten a la capital del término en el principal núcleo, que agrupa la mayor parte de la población y el poblamiento.

Municipio	POBLACIÓN			POBLAMIENTO		
	Ciudad	Término	% total	Ciudad	Término	% total
Santa Cruz	30.314	38.419	78'9	3.604	5.616	64'1
La Laguna	5.014	13.074	38'3	1.376	3.479	39'5
La Orotava	3.660	9.192	39'8	944	2.331	40'4
Puerto Cruz	3.270	5.562	58'8	782	1.257	62'2
Tacoronte	3.061	4.204	72'8	774	1.086	71'2
Güímar	1947	5.120	38	532	1743	30'5
Icod	1.939	6.706	28'9	630	1.906	33
Garachico	1.050	2.929	35'8	293	879	33'3

Cuadro 2. 3.

Población y poblamiento de los principales municipios de Tenerife en 1900, con expresión de la capital y el término y la relación porcentual entre ambos. Fuente: Nomenclátor de la Provincia de Canarias de 1900. Elaboración propia.

En el caso de La Laguna, aunque sigue siendo el municipio más poblado, por detrás de Santa Cruz, sorprende la importante distancia que se observa entre ambos núcleos, siendo la población de la capital hasta cinco y seis veces superior a la de la vieja ciudad con un caserío estancado, menos de la mitad del capitalino.

Aún así, La Laguna es la segunda ciudad de la Isla en población y poblamiento, y esto es lo que realmente define el nuevo sistema urbano que se ha consolidado: la centralidad, el peso específico de la capital provincial sobre el conjunto urbano y el distanciamiento de Santa Cruz del resto de centros de la Isla.

Sigue siendo, no obstante, una ciudad pequeña en relación con Santa Cruz, aunque, a partir de esas fechas, se distancia del resto de las ciudades de la Isla y, ocupa, por vez primera, una segunda categoría bien diferenciada del resto.

La ciudad, con un emplazamiento geográfico que le proporcionó el dominio de una extensa y fértil zona agrícola y la mantuvo alejada de posibles ataques piráticos desde la costa, al tiempo que la situación la convertía en el nudo de comunicaciones hacia las vertientes norte y sur de la Isla, prosperó y se consolidó desde su fundación a finales del siglo xv hasta las postrimerías del siglo xviii cuando los mismos factores que la impulsan dejan de ser esenciales, y se empieza a modificar sustancialmente el sistema urbano de Tenerife.

Esa posición privilegiada, en relación con el sistema insular de ciudades, cambia y La Laguna comienza una fase de estrangulamiento y atonía que es sincrónica con la que van a padecer otros núcleos urbanos de la Isla y cuya causa fundamental es la centralidad progresiva de la ciudad de Santa Cruz cuya actividad portuaria desencadena, desde mediados del siglo XVIII y a lo largo del XIX, el desarrollo del hasta entonces pequeño puerto y la progresiva atracción de funciones urbanas.

La Laguna queda, desde las primeras décadas del siglo XIX, como el centro de una amplia comarca que la circunda, sosteniendo algunos privilegios heredados de su pasado esplendor. Un continente urbano construido y consolidado durante tres siglos y un contenido empobrecido, en el que las funciones educativas y religiosas eran las más destacadas actividades urbanas, perdidas, definitivamente, la política, militar y comercial, que se habían desplazado a la vecina Santa Cruz. Este deterioro, iniciado en el último cuarto del siglo XVIII, se materializa a lo largo del XIX, una etapa de estancamiento que queda perfectamente reflejada en los indicadores demográficos.⁴

Ese nuevo papel que La Laguna adquiere en el sistema urbano de Tenerife es aceptado con resistencia por la propia ciudad que intenta, durante gran parte del siglo XIX, rescatar la perdida centralidad, aunque acaba asumiendo el rol subsidiario y dependiente de la capital.

Conclusiones

El sistema urbano que se consolida en la isla de Tenerife entre los siglos XVI y XVIII y perdura hasta los comienzos del siglo XIX estuvo caracterizado por la existencia de un conjunto de núcleos bastante homogéneo, vinculados a actividades agrarias y/o portuarias.

Dentro de este conjunto, La Laguna sobresalía como la ciudad principal por su condición de centro político, administrativo, religioso y cultural, y había desarrollado un compacto caserío y una importante población, la más destacada de la Isla.

Desde principios del siglo XIX, se aprecian signos de crisis en este sistema urbano tradicional. El desarrollo de Santa Cruz, un pequeño núcleo litoral, ligado al despeque de su puerto, que se había ido fraguando a lo largo del siglo XVIII, lo convierte en el centro poblacional y económico más dinámico de Tenerife y lo enfrenta a la “vieja” capital, La Laguna.

Este enfrentamiento se resuelve a favor de Santa Cruz que obtiene la capitalidad provincial en 1833 y acapara, por su nueva condición, numerosas funciones que contribuyen a acelerar el crecimiento y la distancian, cada vez más, no sólo de La Laguna, sino del resto de los núcleos que conformaban el sistema urbano tradicional.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, el nuevo sistema urbano se nos presenta como un conjunto de núcleos estancados, en el aspecto poblacional, y jerarquizados por la ciudad de Santa Cruz, la capital, que manifiesta una destacada centralidad, no sólo en población, sino en cuanto al desarrollo económico, del empleo y de numerosas funciones urbanas.

Las dos ciudades principales, La Laguna y Santa Cruz, se distancian del resto y entre ellas en un interesante proceso de relevo motivado, esencialmente, por el dinamismo de la ciudad portuaria frente al estancamiento de la antigua “capital” insular. La decisión política

que convirtió a Santa Cruz en capital de la Provincia de Canarias no fue sino consecuencia de lo anterior y, al mismo tiempo, produjo el incremento, la aceleración del desarrollo y consolidación de esta ciudad. De esta forma, se conforma, a finales del siglo XIX, un nuevo sistema urbano, menos equilibrado que el anterior, y centralizado en torno a un solo núcleo, la capital, convertida, a partir de entonces, en el eje director de la nueva organización territorial de la isla de Tenerife.

BIBLIOGRAFÍA

- BARROSO HERNÁNDEZ, N. *Puerto de la Cruz, la formación de una ciudad*. Santa Cruz de Tenerife. Área de Cultura del Organismo Autónomo Local del Excmo. Ayuntamiento de Puerto de la Cruz, 1997.
- CALERO MARTÍN, C.G. *Las comunicaciones marítimas interinsulares (siglos XVI al XIX)*. Las Palmas de Gran Canaria. Colección “Guagua”, 1979.
- CALERO MARTÍN, C.G. *Los transportes marítimos en Canarias. Tenerife del siglo XVI al XVIII*. Universidad de La Laguna. Memoria de Licenciatura. Inédita, 1984.
- CODERCH FIGUEROA, M. *Evolución de la población de La Laguna, 1750-1860*. La Laguna. Instituto de estudios Canarios, 1975.
- DELGADO VIÑAS, C. *Las pequeñas y medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español*. Las Palmas de Gran Canaria. ULPGC. Col. Monografías, Serie Humanidades, nº 6. 1995.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, G. *Estadística de las Islas Canarias. 1793-1806 de Francisco Escolar y Serrano*. Las Palmas de Gran Canaria. CIES. Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, 1983.
- JIMÉNEZ DE GREGORIO, J. “La población de las Islas Canarias en la segunda mitad del siglo XVIII”. *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 14. 1966. pp. 127-302.
- LOBO CABRERA, M. “Primeros núcleos urbanos europeos en Canarias”. Las Palmas de Gran Canaria. *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*. 1990.
- LÓPEZ GARCÍA, J.S. “Canarias hacia un sistema urbano, siglos XV y XVI”. *Ciudad y Territorio*. 1988.
- MADOZ, P. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar. Canarias (1847-1850)*. Ámbito. Valladolid. 1986.
- MIÑANO, S. *Diccionario Geográfico-estadístico de España y Portugal*. Madrid. 1826.
- MURCIA NAVARRO, E. *Santa Cruz de Tenerife. Un puerto de escala en el Atlántico*. Santa Cruz de Tenerife. Aula de Cultura del Cabildo Insular de Tenerife. 1975.
- OLIVE, P. de. *Diccionario Estadístico Administrativo de las Islas Canarias*. Tipografía Jaime Jepús. Barcelona. 1865.
- PÉREZ GONZÁLEZ, R. *La Laguna. Notas de Geografía Urbana*. Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo. Instituto Juan Sebastián Elcano (C.S.I.C.) Oviedo. 1971.
- QUIRÓS LINARES, F. *La población de La Laguna (1837-1860)*. La Laguna. Instituto de Estudios Canarios. 1971.
- ROSA OLIVERA, L. y SERRA RAFOLS, E. *Vecindario de la ciudad de San Cristóbal de la Laguna, en el siglo XVI*. La Laguna. R.S.E.A.P. 1940.

NOTAS

- ¹ Los datos de población del Cuadro 2.1. no hacen referencia a la de los núcleos propiamente dichos, es la población de los “lugares”; es decir, el recuento de habitantes de las comarcas, más tarde términos municipales. Desconocemos el peso que los principales centros tenían sobre sus áreas de influencia, al menos en la etapa que se señala en el Cuadro.
- ² Los datos de 1676 y 1688 corresponden a una serie de censos manuscritos del Obispado de Canarias (1676, 1678 a 1684 y 1686 a 1688), recogidos por Sánchez Herrero. Los de 1755 corresponden al Compendio, los de 1772 al censo de Aranda y los de 1787 al de Floridablanca recogidos por Jiménez de Gregorio; Los datos de 1802 al censo de Escolar y Serrano, los de 1826 al Diccionario de Sebastián Miñano y los de 1850, 1865 y 1888 a los Nomenclátors correspondientes.
- ³ En 1840 se elabora una cuidadosa e interesante Guía-estadística donde se incluye un pormenorizado elenco de servicios y equipamientos urbanos a escala municipal, que nos ha permitido realizar algunas comparaciones cualitativas entre los principales núcleos de Tenerife (ZUFIRÍA, J.V. y J. MONTEVERDE, 1840).
- ⁴ Para el periodo 1837-1900 el crecimiento intercensal del término municipal es del 30%, frente al 51'7% de la Provincia y al 297'1% de Santa Cruz (QUIRÓS, F., 1971: 19).