

Carlos Tabares de Nava Ponte *

El Santuario de la Virgen de Candelaria: curiosidades acerca de la construcción de la Basílica

DESDE QUE LA IMAGEN apareciera en Chimisay, en torno a 1392, el primer gran Santuario a la Virgen de Candelaria fue el construido en 1668, tras un gran tumulto popular provocado por la intención de los dominicos de no retornar la Imagen a Candelaria tras una traslación de la misma a La Laguna. Terminado en 1672, sufrió los desperfectos de las lluvias torrenciales de 1677, que supusieron una costosa reforma que bien pudo llamarse nueva fábrica. También hubo de ser repuesto de los terremotos que trajo consigo la erupción del Volcán de Arafo en 1705 y, finalmente, en 1789 un voraz incendio, combinado con viento huracanado, lo destruyó. Fue decisiva la actuación rápida y heroica de los vecinos para salvar la Imagen, el Sacramento y las joyas de culto.

Tras nuevos replanteamientos sobre el lugar más adecuado para la reconstrucción del templo, que se prolonga durante algunos años, finalmente se opta por el mismo solar y comienzan los trabajos. Los encargados de realizar los planos son los arquitectos madrileños Manuel Martín Rodríguez y Joaquín Rodríguez. En el año 1819 se detienen las obras por no disponer de fondos suficientes, y las desgraciadas lluvias torrenciales de 1826 provocaron graves daños en el templo a medio hacer y nos privaron de la Imagen original, devolviéndola al mar que un día la trajo.

Muchas diligencias se hicieron para encontrarla: se vigilaron las costas, se enviaron barcos a recorrer los mares de entre las islas, se removió el litoral desde la playa a la Cueva de San Blás; pero todo fue en vano.

Este fortísimo aluvión —calificado como el mayor de los ocurridos después de los tiempos de la conquista— y la desamortización de 1835, que significó la expulsión de los religiosos dominicos y la incautación por parte del Estado del edificio del Convento y todos sus bienes, hundieron al Santuario en la más completa desolación y ruina. Las piezas de plata y las joyas incautadas tuvieron suficiente cargo para ocupar siete camellos, que las transportaron en recua a la aduana de Santa Cruz.

Tras la desaparición de la primitiva Virgen de Candelaria en 1826 (junto a la supresión del convento y el gran despojo sufrido en el Santuario), los responsables del culto de las otras dos importantes imágenes marianas del Sur (la Virgen de las Mercedes o de Abona y la del Socorro) entraron en abierta rivalidad por atraer a sus respectivos santuarios las populares romerías.

La Virgen de Abona se encontraba en la ermita situada en La Punta de Abona (Arico), en cuya playa aparecieron nada menos que dos tallas de la Virgen en los siglos XV y XVIII. Estas tallas se conservan actualmente en las iglesias de Arico el Nuevo y Villa de Arico respectivamente y son piezas artísticas de gran valor. Según el historiador Domingo Martínez de la Peña en su libro "Historia de Arico", esto dio lugar a un ruidoso pleito interparroquial que concluyó con el incendio presuntamente intencionado en 1835 de la ermita de la Punta de Abona, que fue abandonándose y en 1850 quedaba muy poco de sus ruinas¹.

Por su parte, los vecinos de Güímar, hacían esfuerzos por traerse las romerías de Candelaria a la Ermita del Socorro, que, estando dentro del término de su jurisdicción, marca el lugar donde había aparecido la antigua Imagen. Para ello habían obtenido licencia para trasladar la fiesta de su ermita, del tercer domingo de octubre en que estaba establecida, al 8 de septiembre, en que en Candelaria celebrase la de la Natividad. Su párroco, Agustín Díaz Núñez, alrededor del año 1863, sostenía que habiéndose quemado el Santuario de Abona y decaída la fiesta en este día en el de Candelaria, con la traslación solicitada no se causaba ningún perjuicio.

Volviendo al relato de las obras del templo de Candelaria tras las lluvias torrenciales

de 1826, se encarga una nueva Imagen al escultor orotavense Fernando Estévez (año 1930). Es curioso resaltar que durante sus primeros años la corona fue de hoja de lata y los sucesivos párrocos hubieron de ingeniárselas para sufragar los correspondientes gastos de la parroquia y las fiestas, sacrificando incluso sus propios caudales. Poco a poco se va reconstruyendo el tesoro perdido de la Santa Imagen y pueden adquirir



irse unas coronas de plata para la Virgen y el Niño.

A pesar de las horas bajas por las que pasaba, el 13 de octubre de 1889 tiene lugar la Coronación Pontificia de la Santa Imagen en un multitudinario acto². Como el modesto templo existente no tenía capacidad para contener a la concurrencia, se dispuso en la playa un gran tablado o tribuna en la que se situó el trono y altar donde situar a la Santa Imagen. La tribuna y el espacio de un gran templo se cubrieron con un bien trazado toldo, aunque un huracán de viento que se levantó el día anterior lo destruyó y el acto tuvo que celebrarse al aire libre.

Tras la vuelta de los dominicos a Candelaria en 1922, se planteó la necesidad de continuar con la construcción del templo y se decidió empezar de nuevo en el solar donde estuviera el primitivo y pequeño templo construido por el 2º Adelantado Pedro de Lugo en el risco de la Magdalena. El proyecto fue encargado al afamado arquitecto Sr. Aliot y la primera piedra se colocó en 1928. Es probable que contáramos hoy en Candelaria con el más grandioso templo de Canarias si las obras no se hubieran paralizado en 1931 debido a la crisis económica tras la proclamación de la Segunda República. Las pretensiones de la obra fueron luego rebajadas en el posterior proyecto del arquitecto Eladio Laredo, que tampoco prosperó pues su ejecución fue interrumpida por la Guerra Civil.

Finalmente se llevó a cabo, tras la Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial, y promovido por el obispo nacido en Güímar Domingo Pérez Cáceres, el proyecto del prestigioso arquitecto José E. Marrero Regalado. El nuevo Santuario tendría un estilo neo-canario mezcla ecléctica de todos los estilos sucedidos en Canarias.

La obra del Santuario de Nuestra Señora de Candelaria se inició a comienzos de 1949, cuando Domingo Pérez Cáceres llevaba poco más de un año al frente de la Diócesis Nivariense y con Antonio Lecuona Hardisson como presidente del Cabildo. La empresa contratista fue la "Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles, S.A.", siendo ingeniero-delegado de esta empresa el Sr. Matilla, arquitecto-director de la obra

José Enrique Marrero Regalado y aparejadores F. Padrón Sanabria y Carlos Sáenz Marrero.

El presupuesto aprobado inicialmente en enero de 1949, según aparece en las certificaciones, es de 600.000 pesetas. Ocho meses después se aprueba un primer adicional de unos 5.050.000 pts. y posteriormente otro adicional de 1.300.000 pts. En la certificación de obra nº 62 de octubre de

números del 0 al 9) en un bombo de manera que el número obtenido en cinco extracciones coincidiera con alguno de los 20.000 billetes emitidos (la bola correspondiente a las decenas de millar sólo podría ser 0 ó 1, ya que el número 20.000 no había sido vendido). De obtenerse un número no adquirido por el público, se repetiría la operación para que por ningún concepto quedase el sorteo vacante.

En el undécimo intento se obtuvo un número vendido: el 00318, y resultó agraciado Antonio Corbella Funes. El acta de entrega del Bugatti, también firmada por el mismo notario, tiene fecha de 22 de agosto. Don Antonio, por lo que se cuenta, no destinó el vehículo a fines lúdicos, sino que le sacó buen provecho utilizándolo para el ejercicio de su profesión.

NOTAS

¹La reconstrucción del actual templo de Santa María de Abona en el solar del antiguo fue llevada a cabo a principios del siglo XX por un particular: Martín Rodríguez Peraza, que costeó la obra, continuando en el empeño su único hijo: Martín Rodríguez Díaz-Llanos. Su nieta, Mercedes Rodríguez de Azero Salazar, y sus hermanos emprendieron en 1952 una ampliación con el añadido de dos pequeñas naves laterales y otras mejoras. Por último, en el año 1986 la misma familia llevó a cabo una profunda restauración antes de la donación del templo a la Diócesis.

²A Ernesto Meléndez Cabrera, tío carnal de Fernando Beautell Meléndez —citado más adelante en este artículo—, y descrito como dibujante de mérito por el presbítero e historiador Rodríguez Moure, se le confiaron los dibujos de las coronas utilizadas para la Coronación Pontificia de la Imagen. Así mismo, se le confió el trazado del toldo.

1955 se rebasa este presupuesto, habiéndose pagado en ese momento a la empresa contratista un importe de casi 7.500.000 pts.

Posteriormente existieron otros gastos para sufragar los retablos, el Vía Crucis, la decoración pictórica de Francisco Aguiar... hasta la inauguración oficial del templo en enero de 1959.

En las certificaciones se puede apreciar que en aquellos años de posguerra los materiales escaseaban en mayor medida que la mano de obra y eso se refleja claramente en los precios de las unidades de obra³.

Según lo indicado en las certificaciones, los honorarios del arquitecto correspondían al 2,65% de las cantidades certificadas mensualmente y para el aparejador un 1'59%. La doctora en Historia del Arte María Jesús Riquelme, erudita en todo lo relacionado con la Virgen de Candelaria, apunta en su libro "La Virgen de Candelaria en Tenerife" que José Enrique Marrero Regalado no cobró por su trabajo. De ser así, la dirección facultativa se unió al sentir popular de realizar donaciones y limosnas que sirvieran para sufragar los gastos de la construcción del ansiado Santuario.

También se sumaron a este sentir popular los Condes de Santa María de Abona (Fernando Beautell Meléndez⁴ y su esposa Mercedes Rodríguez de Azero) que, en un gesto de notable generosidad, organizaron una curiosa subasta. Consistió en sortear el lujoso automóvil de carreras de su propiedad, el Bugatti Auro 12 matrícula TF-6.327.

El espléndido Bugatti modelo tipo 37 se había matriculado el 22 de julio de 1946 y circuló desde entonces por las carreteras tinerfeñas⁵.

En el acta del sorteo de dicho automóvil, autorizada por el notario Luis Beltrán Fustero, se indica que primeramente el sorteo estaba anunciado para el 2 de febrero de 1951, pero que posteriormente se aplazó para las 17 horas del día 14 de agosto de 1951. Ambas fechas se corresponden con las festividades de la Purificación y de la Asunción de María (15 de agosto) respectivamente.

La recaudación resultó un gran éxito. El sorteo consistió en un acto público en el que se introdujeron diez bolas (marcadas con los

³Así, por ejemplo, la mano de obra en 1955 se facturaba a 2,83 pts. hora para un albañil oficial y a 1,83 pts./hora para un peón, y por otro lado el saco de cemento se certificaba a 49,85 pts., el mármol rojo a 360 pts./m², mármol blanco a 47'73 pts./m², hormigón ciclópeo en muros a 257'57 pts./m³, pintura a la cal a 2'75 pts./m², fábrica de ladrillo a 558'41 pts./m³, enlucido de yeso a 11'29 pts./m², enlucido de cemento a 21'81 pts./m², pavimento de granito a 121'14 pts./m², excavación a 9'30 pts./m³, tejas para arreglo del tejado del antiguo Santuario a 1 pts./ud, lavabo colocado a 750 pts./ud., cable de cobre de 10 mm. a 65'82 pts./kg, etc., etc... Ocho vidrieras artísticas fueron traídas de Alicante y costaron más de 100.000 pts. La carpintería de las puertas es de pino finlandés y la de las ventanas de tea. El Patronato del Santuario, en febrero de 1950, pagó al artista José Aguiar la cantidad de 25.000 pts. a cuenta de la pintura mural del Presbítero.

⁴La afición por los coches le venía a Don Fernando de su padre, Cristóbal Beautell Díaz, socio desde temprana edad del Real Club del Automóvil y fundador de ICIESA, que importaba ya desde entonces, entre otras cosas, recambios de automóviles. Don Fernando fue persona influyente en su época y gran amigo y colaborador del obispo Domingo Pérez Cáceres. Fue presidente del Cabildo Insular de Tenerife de 1943 a 1945 y perteneció a la Junta y Patronato del Santuario de Nuestra Señora de Candelaria. Tanto Don Fernando como doña. Mercedes fueron grandes colaboradores de la Diócesis Nivariense y de otras instituciones benéficas (la Casa Cuna, Cáritas Diocesana,...). En Candelaria existe una avenida con el nombre de Condes Santa María de Abona.

⁵Este vehículo ya ha sido citado en otras ocasiones en la prensa local, pues se le dedicaron al menos dos artículos en la "Jornada Deportiva" (pág 14 del 10 de agosto de 1976 y pág. 25 del 14 de octubre de 1981). El primer artículo fue suscrito por el Club de Automóviles Antiguos de Tenerife y el segundo por Eduardo Cruz Izquierdo.

* Ingeniero industrial