

An aerial photograph of the Canary Islands, showing the urban sprawl of Gran Canaria and the rugged, volcanic landscape of Fuerteventura. The image captures the dense grid of buildings in the coastal cities, the deep blue of the ocean, and the brown, rocky terrain of the interior mountains.

Geografías urbanas de Gran Canaria y Fuerteventura

Juan Manuel Parreño Castellano
Claudio J. Moreno-Medina
(coordinadores)

Juan Manuel Parreño Castellano - Claudio J. Moreno-Medina
Matilde Armengol Martín - Gerardo Delgado Aguiar - Ramón Díaz Hernández
Josefina Domínguez Mujica - Carmen Ginés de la Nuez - Alejandro González Morales
Luis Hernández Calvento - Santiago Hernández Torres- Antonio A. Ramón Ojeda
Mario Suárez Naranjo

Geografías urbanas de Gran Canaria y Fuerteventura

Coordinadores

Juan Manuel Parreño Castellano
Claudio J. Moreno-Medina





© de los textos: Juan Manuel Parreño Castellano, Claudio J. Moreno-Medina, Matilde Armengol Martín, Gerardo Delgado Aguiar, Ramón Díaz Hernández, Josefina Domínguez Mujica, Carmen Ginés de la Nuez, Alejandro González Morales, Luis Hernández Calvento, Santiago Hernández Torres, Antonio A. Ramón Ojeda y Mario Suárez Naranjo, 2020

© Coordinadores de la obra: Juan Manuel Parreño Castellano y Claudio J. Moreno-Medina

© del prólogo: Javier E Doreste Zamora, 2020

© de la edición, Mercurio Editorial

Maquetación: Mercurio Editorial
Diseño de cubierta: Julián Cardoñosa
Corrección de textos: Mercurio Editorial
Fotografías interior: archivos citados

Primera edición, noviembre 2020

Mercurio Editorial
Oficina comercial
c/ Berbiquí, 17-19
Polígono Industrial Santa Ana
28529 Rivas-Vaciamadrid (Madrid)
www.mercurioeditorial.com



ISBN: 978-84-17890-04-9

Depósito Legal: GC 325-2020

Impreso en Reprográficas Malpe, SA
Calle de la Calidad, 34
Polígono Industrial Los Olivos
28906 Getafe (Madrid)
Impreso en España

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

Índice

Prólogo, 5

Presentación, 7

Capítulo 1

Gran Canaria. Dinámica poblacional y territorial, 11

Ramón Díaz Hernández – Claudio J. Moreno-Medina

Capítulo 2

Las Palmas de Gran Canaria. La ciudad preindustrial y sus transformaciones, 29

Josefina Domínguez Mujica – Matilde Armengol Martín

Capítulo 3

El puerto de Las Palmas de Gran Canaria, 39

Gerardo Delgado Aguiar

Capítulo 4

La singular aportación de Los Riscos a la geografía urbana, 51

Santiago Hernández Torres – Carmen Ginés de la Nuez

Capítulo 5

El difícil camino para la reposición de los polígonos de vivienda de promoción pública en Las Palmas de Gran Canaria, 59

Juan Manuel Parreño Castellano – Mario Suárez Naranjo

Capítulo 6

Maspalomas Costa Canaria: el difícil equilibrio entre el desarrollo turístico y la conservación del litoral, 75

Juan Manuel Parreño Castellano – Luis Hernández Calvento

Capítulo 7

El sistema de poblamiento de Fuerteventura, 89

Antonio A. Ramón Ojeda – Alejandro González Morales

Prólogo

Javier E. Doreste Zamora
Concejal de Gobierno del Área de Urbanismo,
Edificación y Sostenibilidad Ambiental del
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Nos sentimos honrados de participar y colaborar en las salidas de campo que se han programado en el seno del XV Coloquio de Geografía Urbana, por parte de la Asociación Española de Geografía y la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, mostrando el máximo interés por compartir nuestras inquietudes en materia de Urbanismo con los especialistas de distintas ciudades y disciplinas y por nutrirnos de sus conocimientos e investigaciones sobre las variadas materias que lo engloban.

La presente publicación sobre estas salidas de campo adquiere un papel protagonista en esta colaboración, en tanto que permite reflexionar in situ sobre las distintas realidades de los espacios urbanos y las distintas características que las configuran.

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y los restantes espacios urbanos de Gran Canaria y Fuerteventura se ofrecen como laboratorio para la observación y el análisis, en especial en estos momentos de incertidumbre y de múltiples retos. Son un muestrario del crecimiento crónico de la vulnerabilidad y desigualdad como consecuencia de las deficiencias de un paradigma capitalista que, lejos de solventarse, demuestra nuevos efectos o acrecienta los existentes.

Los comportamientos demográficos, las transformaciones de la ciudad, la impronta de un puerto internacional de transporte, servicios y turismo, la singularidad de los riesgos urbanos y sus manifestaciones morfológicas, sociales y ambientales, la difícil reposición de los polígonos de vivienda protegida surgidos en décadas precedentes, el difícil equilibrio entre el desarrollo turístico y

nuestro litoral o el sistema insular de asentamientos son los temas propuestos en este libro.

Es un compendio en el que sobresale la impronta social a través de distintas formas de exclusión, de las dificultades para la sostenibilidad económica de las familias, del deterioro en la percepción de los entornos cotidianos, del acceso a los más elementales servicios, de la degradación de la calidad ambiental del espacio público y, en definitiva, de los obstáculos cada vez más arraigados que limitan el bienestar de la ciudadanía.

Cada barrio, cada zona urbana tiene su propio ADN, sus comportamientos específicos, sus problemas concretos y unos valores en los que se apoya su fortaleza y su competitividad. El libro es, por tanto, una excusa perfecta para reflexionar sobre la situación de la ciudad y sus barrios ante estos desequilibrios y, también, sobre las potencialidades y herramientas que tienen para el futuro cercano.

En este sentido, si nos atenemos al compromiso que tenemos con nuestros vecinos y vecinas, sólo podemos estar agradecidos por la aportación de libros como éste y esperar que el espíritu crítico y constructivo siga imponiéndose en pro de cumplir el derecho de la población a una ciudad de calidad, igualitaria, inclusiva y garante de su bienestar.

Presentación

Juan Manuel Parreño Castellano
Claudio J. Moreno-Medina

La complejidad para entender, desde la teoría urbana, la ciudad de hoy en día es un hecho evidente. La ciudad tradicional como máquina aislada en el espacio ha quedado atrás y la nueva postmetrópolis parece confundirse con el mismo espacio geográfico.

El análisis de las dinámicas urbanas permite identificar la aparición de nuevos paisajes o la reinención de los mismos. Las estructuras urbanas y las infraestructuras ligadas a las ciudades alargan su influencia a prácticamente la totalidad del territorio. Los espacios urbanos se *desbordan* y marcan la pauta de la planificación territorial que afecta a los entornos rurales y naturales. Las ciudades se convierten en los nodos que ordenan y desordenan los flujos territoriales de todo tipo.

En este contexto teórico, la complejidad creciente del hecho urbano y su transformación de la mano de la reconfiguración social y productiva es el objeto de análisis del XV *Coloquio de Geografía Urbana*, organizado por el Departamento de Geografía de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y el Grupo de Geografía Urbana de la Asociación de Geógrafos Españoles y que, en un escenario pre-Covid, se pretendía celebrar en las islas de Gran Canaria y Fuerteventura. En este marco, el Coloquio también pretendía ser una oportunidad para conocer y reconocer las peculiaridades de los procesos de organización, las estructuras y las dinámicas urbanas de estas islas, como ejemplo paradigmático de los espacios insulares ultraperiféricos del Atlántico Medio. Por ese motivo, en el seno del Coloquio nos planteábamos un recorrido por la piel de estas islas, por sus *geografías urbanas*, con el

propósito de desentrañar claves de su reconfiguración urbana desde una perspectiva geohistórica y desde el análisis de algunos de sus problemas y retos.

La reflexión sobre los espacios urbanos o modelos de ciudad nos lleva a proponer una primera mirada sobre la organización territorial de la isla en su conjunto como resultado de la sucesión histórica de diferentes modelos de apropiación. En ese sentido, en ambas islas coexisten dos dinámicas comunes, una primera etapa ligada a un modelo urbano colonial con dimensiones y alcances diferenciados y una reconfiguración urbana reciente, vinculada al capitalismo global, en el que la actividad turística se convierte en una poderosa herramienta de organización del territorio. Más allá de esto, las diferencias son notables, dando pie a formas urbanas diferenciadas. Dos capítulos, el inicial y el final, aportan esta visión sobre Gran Canaria y Fuerteventura.

Las Palmas de Gran Canaria, por la complejidad de su hecho urbano, merece una atención especial. En ella se pueden reconocer casi todos, por no decir todos, los procesos territoriales de la ciudad insular ultraperiférica. En uno de los epígrafes que sigue se explica la ciudad colonial que queda tan bien representada en los barrios fundacionales de Vegueta y Triana, analizándose además la adaptación de sus formas urbanas al devenir del tiempo y las actuaciones públicas que han pretendido, en los últimos lustros, su revitalización.

La ciudad colonial y prefordista se transforma en la ciudad *industrial*, tardía y moderna, al amparo del desarrollo de la activi-

dad portuaria en Las Palmas de Gran Canaria. El rol que adopta la capital insular en la estructura capitalista de principios del siglo XX determina nuevos procesos y nuevas formas, ligados esencialmente al nuevo mapa de relaciones portuarias atlánticas, al desarrollo de actividades en entornos francos y a la emergencia de formas turísticas masivas. Todo esto es analizado en un epígrafe específico, centrado en la relación ciudad-puerto.

La consolidación de Las Palmas de Gran Canaria como núcleo urbano y como área metropolitana en las últimas décadas ha sido un proceso tan acelerado y de tan difícil gestión pública en una sociedad a la que le cuesta desprenderse de su secular subdesarrollo que las consecuencias territoriales en forma de precariedad y marginalidad han sido y son evidentes. Dos de los siguientes epígrafes se centran en la complicada conformación de sus espacios residenciales periféricos: el conformado por los Riscos históricos, la primera periferia de autoconstrucción en ladera en la ciudad y el de las promociones públicas masivas de los años sesenta del pasado siglo. Son dos formas complejas de construir la ciudad, el primero desde la desatención, el segundo desde la atención precaria. La situación de estos espacios, las actuaciones urbanísticas que en ellos se está desarrollando y los retos futuros que ofrecen son objeto de análisis en dos de las siguientes aportaciones.

Por último, no se puede abandonar Gran Canaria sin analizar el impacto de la actividad turística como factor principal de transformación de su territorio. El imparable desarrollo turístico del sur grancanario tiene en Maspalomas su origen y su modernidad. Desde las primeras intervenciones allá por la década de los 60 del pasado siglo hasta la reciente ocupación de la Costa de Meloneras se ha construido toda una ciudad del turismo junto a uno de los espacios de más alto valor natural y paisajístico de la isla. La dialéctica entre desarrollo y conservación

constituye aquí un caso paradigmático de estudio en el contexto de la apropiación capitalista global.

En síntesis, en las siguientes páginas se presenta una mirada a la geografía urbana de Gran Canaria y Fuerteventura con el propósito de reconocer su hecho urbano como expresión de fenómenos globales y particulares, conformando, en cualquier caso, un territorio que es espejo de la sociedad que lo ocupa y lo transforma.

Geografías urbanas de Gran Canaria y Fuerteventura

«Canaria es redonda y mayor; dó es fértil es fertilísima,
y dó estéril esterilísima; así que lo bueno es poco y de regadío»
(*Historia general de las Indias*, Francisco López de Gomara [1511-1564],
Capellán de Hernán Cortés, Zaragoza, 1555)



Gran Canaria. Dinámica poblacional y territorio

Dr. Ramón Díaz Hernández
Departamento de Geografía
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
ramon.diaz@ulpgc.es

Dr. Claudio J. Moreno-Medina
Departamento de Geografía
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
claudio.moreno@ulpgc.es

La diversidad natural y cultural es la característica básica que distingue a Gran Canaria. Sus paisajes configuran un mosaico de numerosas áreas que guardan todavía un alto valor ecológico, de otras muchas heredadas del modelo agrario tradicional que pervivió durante siglos y de nuevos espacios que han ido naciendo a partir de la segunda mitad del siglo XX, cuando el modelo económico ha cambiado al incorporar la actividad turística, motor actual de la transformación territorial.

1. GRAN CANARIA. UN ESCENARIO NATURAL COMPLEJO

Gran Canaria ocupa una posición central en el Archipiélago Canario, en el Atlántico norte subtropical, a pocos grados del Trópico de Cáncer. Está a poco más de 200 km de la costa noroccidental de África y a unos 1.300 km del extremo sur de la península Ibérica. Esta ubicación la sitúa en la región biogeográfica de la Macaronesia. Por su forma circular y su perfil topográfico ha sido definida como una gran montaña cónica. Tiene una superficie de 1.560,1 km² y culmina a 1.956 metros de altitud, en el Morro de la Agujereada, al lado del Pico de las Nieves. También ha sido descrita como la isla redonda, pues su diámetro medio apenas llega a los 48 kilómetros (Figura 1).

Al igual que otras islas del Archipiélago Canario, Gran Canaria tiene un origen volcánico. Los procesos magmáticos que la originan se inician en el Mioceno medio (hace unos 14,5 m.a.), y desde entonces se han sucedido diferentes fases constructivas que, combinadas con la acción de los procesos

erosivos, han dado lugar a un relieve complejo. La interacción de los procesos constructivos y erosivos construyen una isla intrincada, como un rompecabezas en lo que toca al relieve. La zona más antigua es el sector Suroeste, donde pueden verse macizos formados por numerosas capas de basaltos muy fluidos. Por el contrario, la parte de menor edad es el área Noreste, delimitada por el Valle de Agaete y el barranco de Tirajana. La erupción más reciente registrada en la isla fue la de Bandama, hace sólo unos 2.000 años. En términos de tiempo geológico, 2.000 años son un parpadeo.

Si miramos Gran Canaria desde las alturas lo que vemos más claramente es la red radial de barrancos que recorren la isla desde el centro, que coincide aproximadamente con la cumbre, hasta la costa. Los hay estrechos, muy pronunciados y escarpados, y también anchos, abiertos y de formas más suaves, y no faltan los de características mixtas e intermedias. Entre un barranco y otro nos encontramos rampas como la de Amurga, crestas como las de Tasarte, o lomos como los de Tafira. Mención aparte merecen los macizos de la paleoGran Canaria, como los de Tamadaba, Inagua-Pajonales o el Suroeste (Guguay, Tasarte y Tasartico).

Para completar el rompecabezas, además de las piezas estructurales que hemos descrito, también encontramos grandes cuencas y calderas diferentes entre sí, como la de Tejeda en el centro-oeste de la isla o la de Bandama, en el noreste, campos de dunas costeros, (como los antiguos arenales de Las Palmas de Gran Canaria, hoy en día desaparecidos bajo la ciudad, o el campo de dunas de

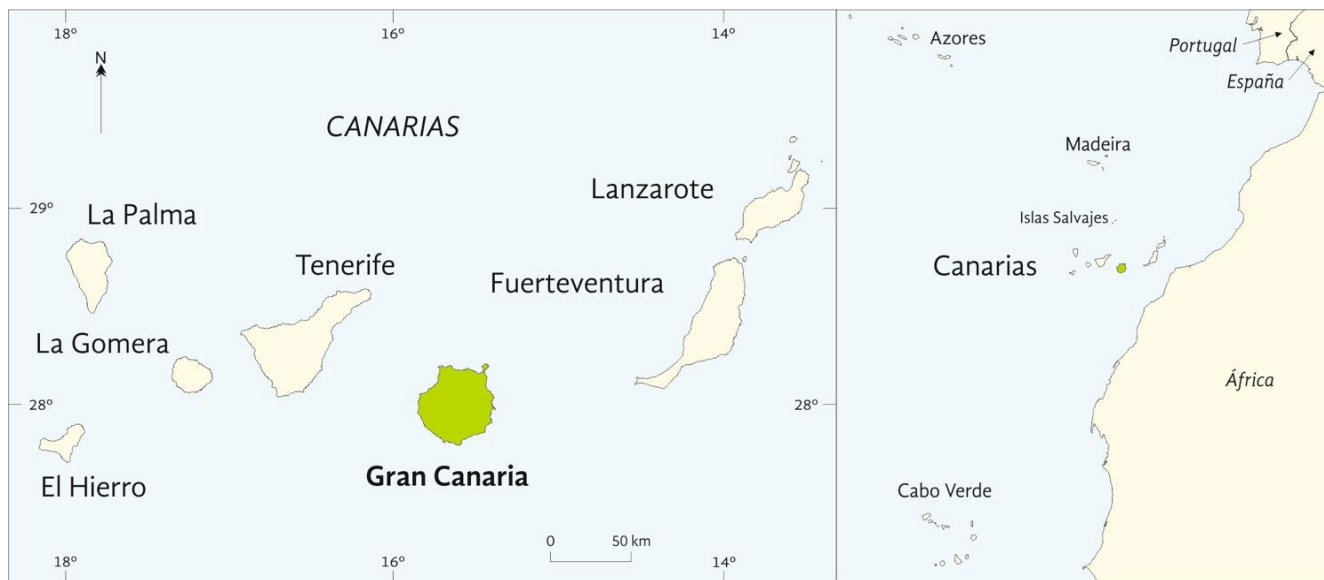


Figura 1. Mapa de localización de Gran Canaria. Fuente: Elaboración propia.

Maspalomas, en el sur de la isla). Y, por supuesto, también encontramos conos volcánicos (algunos completos, otros desmantelados), malpaíses, roques, cuevas...

En general la isla tiene una línea costera accesible a excepción de los grandes acantilados del oeste insular.

Las condiciones climáticas grancanarias, gobernadas por el Anticiclón de las Azores, están sometidas a la omnipresente presencia de los vientos alisios, a la menos frecuente influencia de las frescas perturbaciones templadas, que nos traen las escasas precipitaciones anuales, y a las de aire seco sahariano. Además, Gran Canaria participa del carácter subtropical del clima imperante en el Archipiélago, con inviernos cortos, frescos y húmedos, sucedidos de veranos secos, cálidos y largos. Probablemente las palabras más repetidas al hablar del clima grancanario sean *suave*, *benigno* y *luminoso*. Y las tres se ajustan a la realidad. Lo que no impide que un día salgamos al campo y nos toque andar entre charcos, o que empecemos el trayecto con frío y niebla en la cumbre, y tras unas horas de camino lleguemos a un sitio soleado y cálido. Los días de lluvia o niebla no abundan, ni siquiera en la fachada norte de la isla (más verde), con unos 800 mm de precipitaciones anuales, y se hacen muy raros en la fachada sur (más seca), con unos desérticos 100 mm anuales. En cuanto a la cumbre, situada por encima de los 1.500 m, recibe

unos 400 mm/año. La media del conjunto de Gran Canaria se halla sobre los 300 mm/año. Las temperaturas medias en las áreas bajas (entre el nivel del mar y los 300 m) y las medianías (de los 300 a los 1.500 m) varían poco estacionalmente y se mantienen por encima de los 20° casi todo el año, en las medianías del norte son algo más frescas, y ya en la cumbre la media cae hasta unos 14°, con mínimas de 8°- 9° en invierno.

El paisaje vegetal que se desarrolló sobre este escenario geomorfológico y climatológico estuvo caracterizado, antes de que se produjera una cierta deforestación a causa de la antropización, por tres grandes pisos de vegetación: basal, de transición y montano. En la vegetación del piso basal, integrada por especies adaptadas a la escasez de precipitaciones, a las altas temperaturas y a la fuerte insolación, destacan los tabaibales y cardonales. Sobre ésta se sitúan comunidades del piso de transición al montano, integrado por formaciones termófilas, entre las que sobresalen los palmerales, dragonales, sabinares, lentiscales y los acebuchales. Conforme ascendemos en altura encontramos, en la fachada norte, entre los 400 y los 1.200 m. aproximadamente, el monteverde, amplia superficie poblada de laurisilva y fayal-brezal. Finalmente, se encuentra el pinar, ocupando el piso superior, por encima de la laurisilva al norte, y el bosque termófilo al sur. Esta configuración florística sufrió una

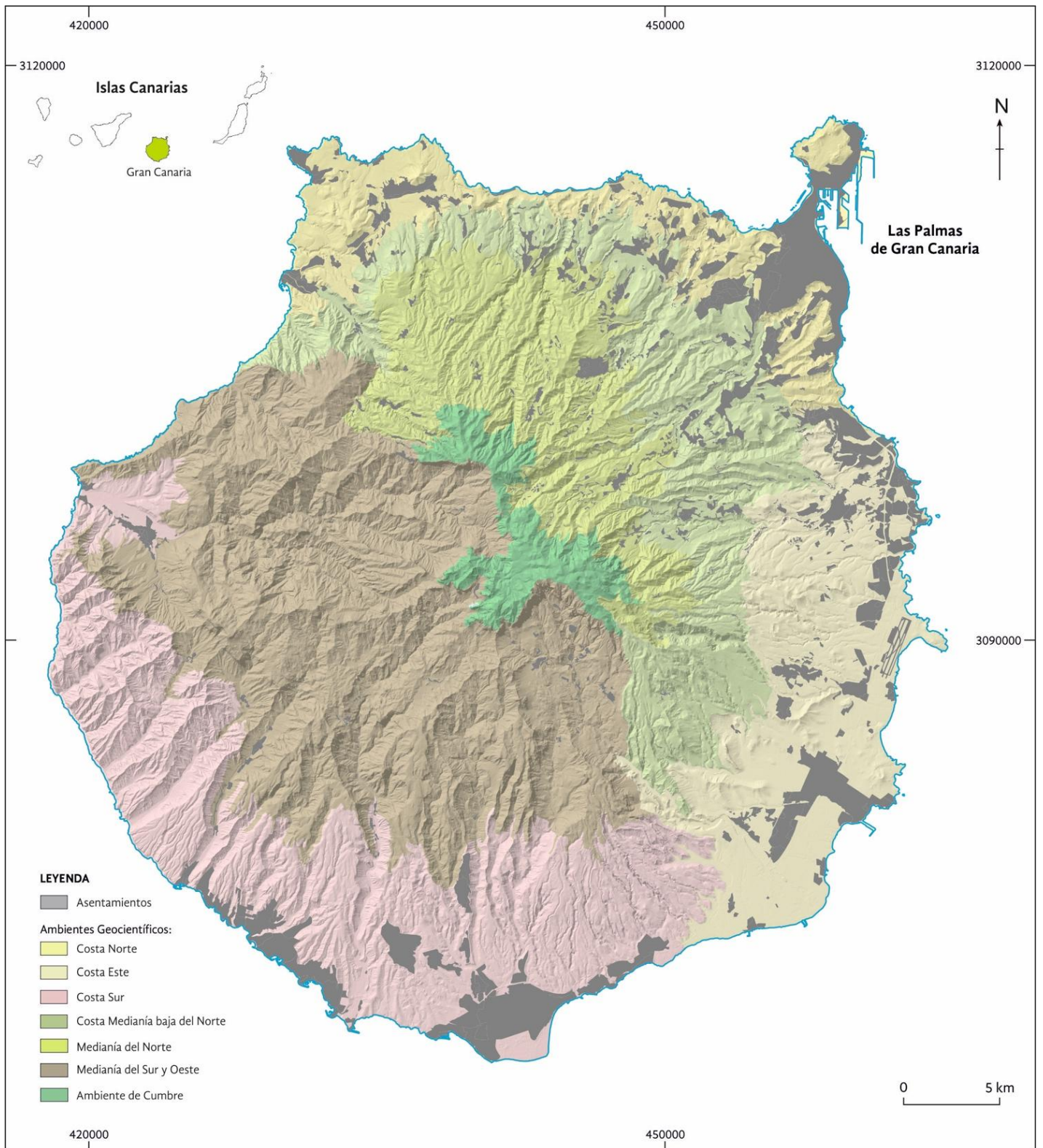


Figura 2. Poblamiento y Ambientes Climáticos de Gran Canaria. Fuente: Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria. Elaboración propia.

transformación espectacular durante el Antiguo Régimen, sobre todo, en cuanto al retroceso notable de las comunidades vegetales madereras (termófilo, monteverde y pinar). A esta propiedad se unía el que ocupaban buenos suelos, los más aptos para el cultivo, por lo que se produjeron sucesivas rotaciones del monte.

En resumen, los primeros isleños que llegaron del noroeste africano, probablemente medio siglo antes del inicio de la Era Cristiana, encontraron una isla de una variedad topográfica, climática y vegetal enorme y que, además, disponía de abundantes recursos en el horizonte cultural de los siglos XV al XX. Como consecuencia de ello, la isla fue inten-

samente ocupada y transformada, aunque no de manera uniforme. *La costa*, que supone el 24.2% de su superficie, se presenta en las fachadas norte y sur como el espacio preferente del asentamiento humano, al contar con importantes recursos agrícolas. Mientras, *las medianías*, con un 65% de superficie, muestran marcados contrastes entre la mitad nororiental, que fue intensamente antropizada, y la suroccidental, escasamente poblada hasta hace poco tiempo. Por último, *las cumbres*, que ocupan el 10,8% del territorio, dadas sus fuertes limitaciones edáficas y climáticas, han permanecido tradicionalmente despobladas.

La Figura 2 ilustra la relación actual del poblamiento insular con los distintos ambientes climáticos de la isla. Vemos como la mayor parte de los asentamientos se localizan en el anillo costero que desde Agaete al noroeste sigue por todo el norte y este de la isla hasta los enclaves turísticos de la costa sur y suroeste.

2. BREVE SÍNTESIS DE LA OCUPACIÓN HISTÓRICA DEL TERRITORIO GRANCANARIO

La continua búsqueda de recursos para alimentar a una población en constante aumento, en un espacio limitado como lo es el de una isla, provoca la progresiva conquista de nuevos espacios, o el cambio de uso de los mismos, hasta que la frontera marítima agota dicho proceso y se produce una huida hacia adelante, tratando de encontrar una vida mejor. Esta dinámica común a tantos espacios insulares no es ajena a la historia del territorio grancanario. Los sucesivos cambios que el paisaje insular ha sufrido, desde que la ocupaba la población preeuropea, hasta casi las últimas décadas del siglo XX, son fruto de esa batalla de subsistencia.

La valoración y el uso que dio la población grancanaria a las potencialidades del medio natural fueron fundamentales para entender la distribución histórica de la población y de sus asentamientos. La disponibilidad de recursos, fundamentalmente agua y suelo, y la configuración geomorfológica

de la isla jugaron un papel esencial en los primeros procesos de ocupación territorial.

En Gran Canaria, históricamente los recursos más importantes se localizan preferentemente en los sectores costeros, asociados a las vegas agrícolas, mientras que son menos abundantes en medianías y cumbre, progresivamente. Ello determina que en los sectores costeros vinculados a las comarcas de recursos altos, los asentamientos sean más frecuentes, mientras que en el interior y cumbres la ocupación sea menor.

Desde que comenzó la aventura atlántica castellana durante el siglo XV, la isla pasó a ser punto de referencia en el proceso de expansión colonial. Al introducirse en esos años el cultivo de la caña de azúcar, Gran Canaria entró en los circuitos comerciales internacionales. En consecuencia, el desarrollo económico de la isla y la dinámica de transformación de sus paisajes estuvieron determinados por factores externos desde ese primer momento.

Ya desde esos momentos la isla se estructuró en torno a las comarcas agrícolas que coincidían con las vegas costeras más productivas; las de Telde, Las Palmas de Gran Canaria, Arucas y Guía-Gáldar. Durante los siglos XVII y XVIII, agotado el aprovechamiento azucarero, se colonizaron las medianías en busca de nuevas tierras para la producción agrícola, lo que hizo que se extendieran por el paisaje insular nuevos cultivos y se creara un mayor número de caseríos, que determinaron el carácter rural de la nueva sociedad grancanaria.

La sociedad agraria se instala preferentemente en la mitad nororiental de la isla, en muchos casos sobre asentamientos de la población prehispánica. Desde la costa, donde se situaron los cultivos intensivos y los principales núcleos de población, los barrancos serán las vías de colonización hacia el interior, primero utilizando los bosques como materia prima y, tras su roturación, instalando cultivos y asentamientos poblacionales en las medianías. La cumbre se destinará fundamentalmente a la explotación del pinar y a la ganadería.

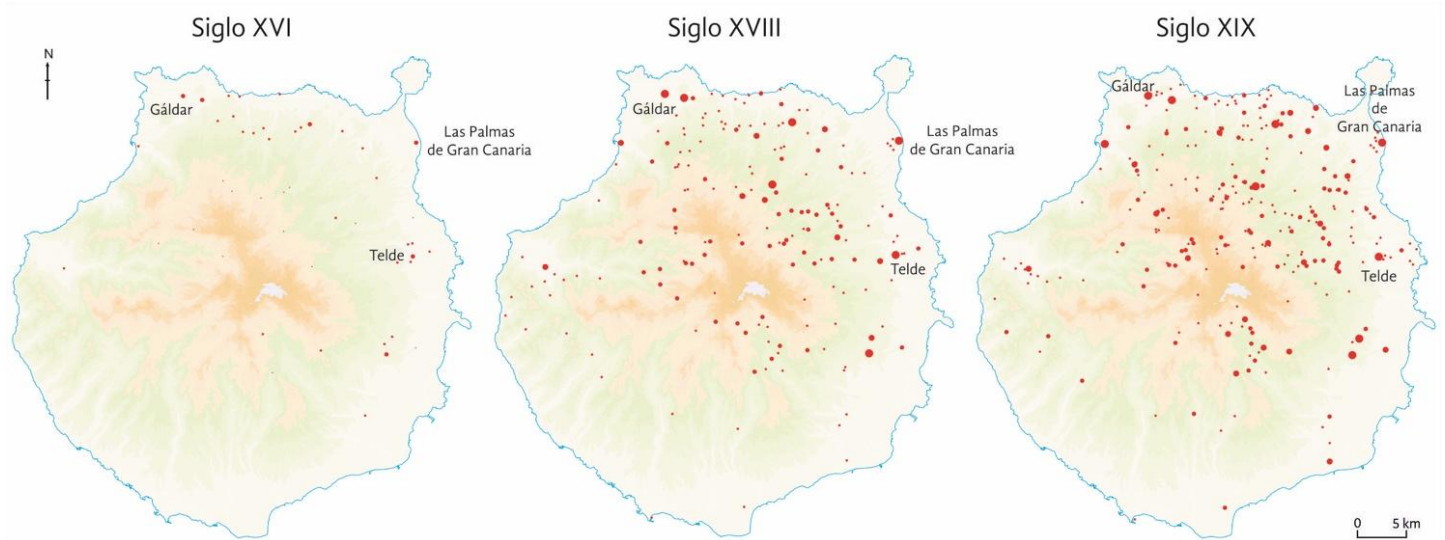


Figura 3. Evolución de los núcleos de población de Gran Canaria (Siglos XVI-XIX). Fuente: Moreno Medina, C. 2005

Desde mediados del siglo XIX, el modelo puertofranquista generó nuevas expectativas y centralizó aún más el papel de la capital insular, revitalizando la dedicación exterior de un sistema productivo que ya se había impuesto tras la Conquista. La construcción del Puerto de La Luz y de Las Palmas de Gran Canaria a finales del siglo XIX fue un hito en la internacionalización económica de la isla y en el proceso de transformación de su sistema agrario, de tal manera que, durante las primeras décadas del siglo XX, el modelo agrario tradicional dio paso a un sistema agrícola capitalista de exportación, como estructura agraria predominante. A la par, el proceso de transformación del paisaje se intensifica y con ella, su desertización.

Hasta la década de los setenta del pasado siglo, la importancia socio-económica de la agricultura de exportación basada en el *bicultivo* del plátano y del tomate condiciona el paisaje insular. Desde entonces, se produce la transformación urbano-turística de la isla, entrando en declive las áreas agrarias tradicionales y basculando la ocupación del territorio hacia la costa oriental y meridional. Es, en esa parte de la isla, donde actualmente se concentran las funciones socioeconómicas, las infraestructuras, los equipamientos y, por todo ello, la población.

En definitiva, el desarrollo urbano-turístico le *quita* suelo al espacio agrícola, sobre todo en los sectores costeros. Las fincas de plataneras y tomateras se abandonan y se convierten en suelo urbanizable. También le *quita* mano de obra al campo. Gran parte del empleo turístico y en el sector servicios es ocupado por la población del campo (Morales y Santana, 2005).

Frente al desarrollo urbano-turístico como *modelador* del litoral insular, donde consume mucho suelo y otros recursos, en el interior y cumbre de Gran Canaria se potencian en las últimas décadas los valores que proporciona su diversidad ecológica y cultural. Para proteger esta riqueza del medio natural y cultural grancanario casi la mitad de su territorio insular se encuentra bajo el amparo de distintas figuras y categorías de protección, conformando una amplia red de espacios protegidos. Aunque esta red materializa la preocupación por la conservación de los valores naturales y culturales que configuran los paisajes insulares, es también la mejor expresión de su incorporación al modelo turístico insular.

Desde 1994 destacan, en el ámbito de protección autonómico, las 67.933 ha dentro de la Red Canaria de Espacios Protegidos. Esta red insular la conforman 4 enclaves catalogados como Sitios de Interés Científico, 7

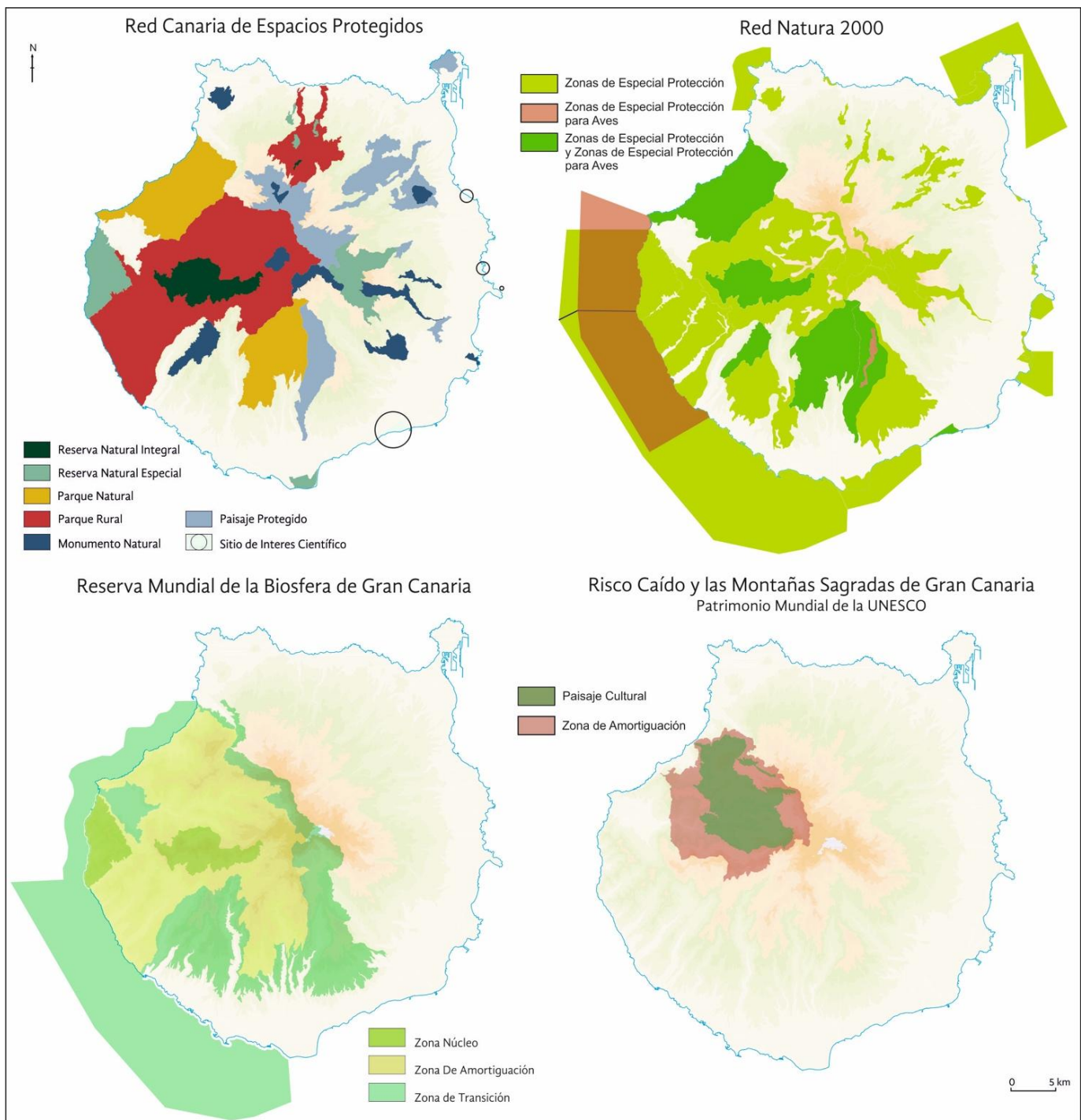


Figura 4. La Gran Canaria protegida. Fuente: Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria. Elaboración propia.

Paisajes Protegidos, 10 Monumentos Naturales, 6 Reservas Naturales Especiales, 2 Reservas Naturales Integrales, 2 Parques Naturales y 2 Parques Rurales. Y en el ámbito internacional, se le unen a las anteriores (a veces las mismas) las áreas de conservación de la red ecológica europea, Red Natura 2000. También desde el 29 de junio de 2005 se une la Reserva Mundial de la Biosfera de Gran Canaria, que ocupa una superficie de 100.459 ha (65.595 terrestres y 34.864 marinas), el 46% de la superficie insular.

Por último, las 9.425 ha inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO en 2019, como Paisaje Cultural de Risco Caído y las Montañas Sagradas de Gran Canaria (Figura 4).

3. POBLACIÓN, POBLAMIENTO, TERRITORIO Y URBANISMO

En la actualidad el mapa de Gran Canaria dibuja una isla densamente poblada, desigualmente repartida y con un alto grado de desarrollo de sus infraestructuras de transporte

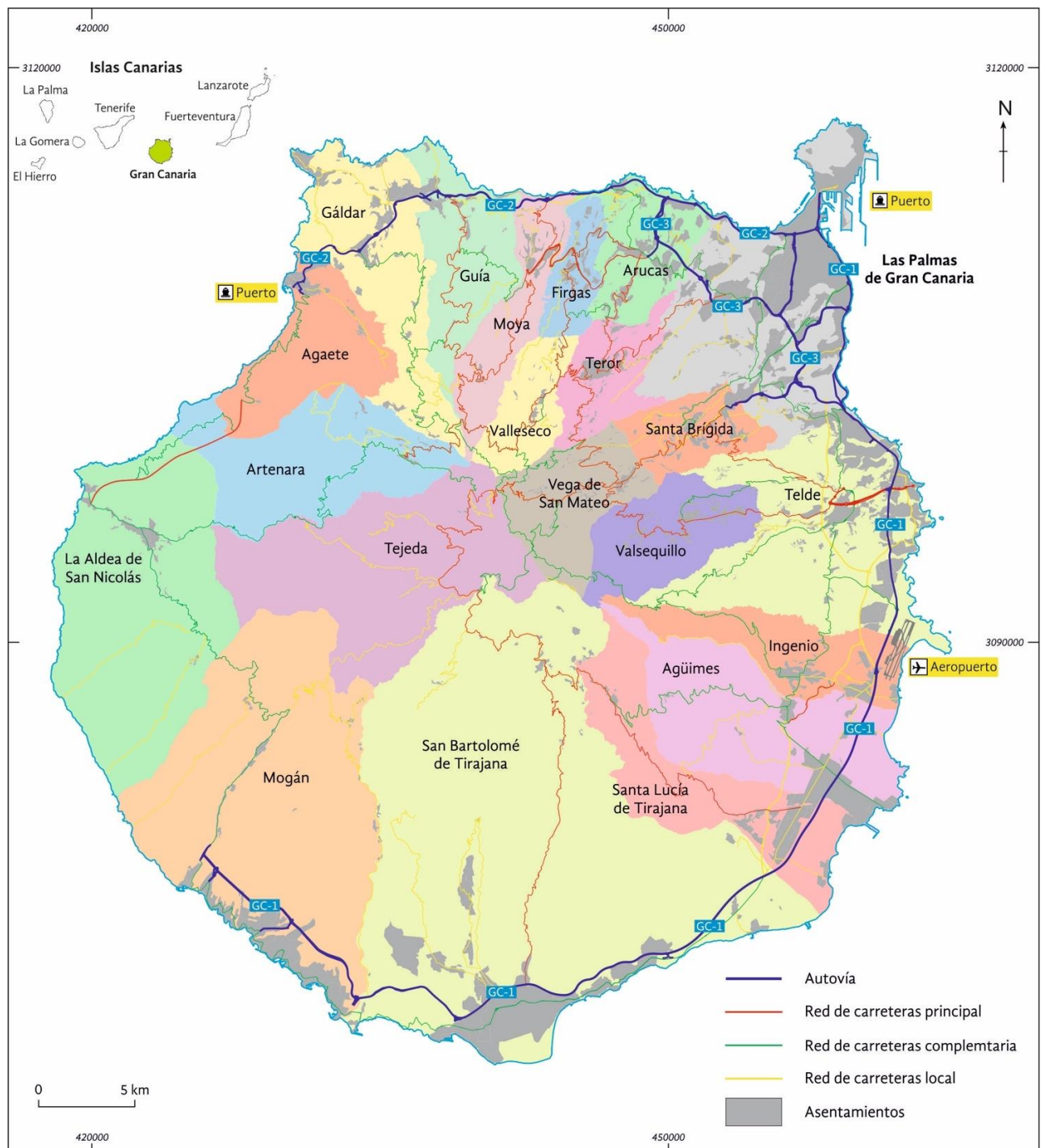


Figura 5. Municipios, asentamientos y principales infraestructuras de transporte de Gran Canaria. Fuente: Elaboración propia.

(carreteras, puertos y aeropuerto) (Figura 5). Destacan sobre el conjunto, en primer lugar, Las Palmas de Gran Canaria (fundada en 1482, y habitada hoy día por unas 600.000 personas, si incluimos en el recuento su área metropolitana) es la capital de la isla y también de la provincia, que engloba además a Fuerteventura, Lanzarote y La Graciosa, y comparte con Santa Cruz de Tenerife la capitalidad de la comunidad autónoma de Canarias. En segundo lugar, el desarrollo urbano del este insular y el sur turístico.

Gran Canaria es la segunda isla más poblada, después de Tenerife, con 851.231 habitantes (INE, 2019). Esa cifra supone el 39,5% de la población regional¹, pero cincuenta años antes (1970) la población de esta Isla llegaba a 519.606, que venía a ser el 44,4% del Archipiélago. Como puede verse, en medio siglo esta isla casi ha duplicado sus efectivos humanos al ganar 331.625 nuevos residentes lo que significa un crecimiento del 63,8%, casi el doble que en el resto de España, pero unos 27,5 puntos por debajo del

Tabla 1. Evolución demográfica de Gran Canaria entre 1970 y 2019

	Población en cifras absolutas			Tasa de crecimiento en %	Superficie en km ²	Densidad		
	1970	2019	Variación (1970-2019)			1970	2019	Variación (1970-2019)
España	33.779.000	47.100.396	13.213.396	39,1	505.944	67	93,1	26,1
Canarias	1.125.442	2.153.389	1.027.947	91,3	7.447	151	289,2	138,2
Gran Canaria	519.606	851.231	331.625	63,8	1560,1	333,1	545,6	212,5
Las Palmas de Gran Canaria	263.407	379.925	116.518	44,3	100,55	2.619,7	3.778,5	1.158,8

Fuente: Censo de población de 1970 (Población de hecho) y Padrón de Habitantes de 2019 (INE). Elaboración propia

Tabla 2. Número de municipios de Canarias según su crecimiento en % entre 1970 y 2019

	-0 %	1 - 99 %	100 -1 99 %	200 y más %	Total
Gran Canaria	23,8	47,6	14,3	14,3	21
Resto de Canarias	20,9	44,8	13,4	20,9	67
Total	21,6	45,6	13,6	19,2	88

Fuente: Estadísticas de población del INE e ISTAC. Elaboración propia

Tabla 3. Ritmo de crecimiento, superficie, peso demográfico y densidad de población de los municipios grancanarios entre 1970 y 2019

Nº de municipios según su ritmo de crecimiento	Ritmo de crecimiento 1970-2019	% de la superficie de Gran Canaria	Peso específico sobre la población total de la Isla en %			Densidad de población en h./km ²		
			1970	2019	Variación (1970-2019)	1970	2019	Variación (1970-2019)
5	De -0	22,3	4,5	2,6	-1,9	67,2	67,2	0
10	De 1 a 100	27,3	73,3	60,7	-12,6	894,6	1.214,60	320
3	De 101 a 199	14,1	13,8	19,5	5,7	328	753,2	425,2
3	De 200 y más	36,3	8,4	17,2	8,8	76,6	258,9	182,3
Total Gran Canaria		100	100	100		333	545,7	212,7

Fuentes: Censo de Población de 1970 y Padrón de Habitantes de 2019 (INE). Elaboración propia

total regional (Tabla 1). Buena parte de este aumento demográfico, sobre todo hasta el presente siglo, se apoya en el crecimiento vegetativo, pero es debido, en especial en los municipios del sureste y sur de la isla, además del capitalino, por la llegada de población de otras comunidades autónomas y del extranjero. La isla ha sido un espacio de inmigración en los últimos años con flujos procedentes de diverso origen y condición. Se han sumado a los trabajadores de países comunitarios atraídos por el desarrollo turístico (ingleses, alemanes, italianos, rumanos...) y de personas mayores que desean disfrutar de la climatología y estilo de vida tranquilo de la isla (alemanes, ingleses, holandeses, escandinavos...), los que proceden de Latinoamérica (colombianos, argentinos, cubanos, venezolanos, peruanos...), Marruecos, otros países del Golfo africano y China.

La densidad resultante en 2019 (545,6 h./km²) duplica la regional (289,2 h./km² en 2019) y sextuplica la española (93,5 h./km²). Teniendo en cuenta que en los últimos cincuenta años la densidad de la isla ha aumen-

tado en 212,5 h./km², se ha incrementado la presión que ejerce la población sobre el espacio insular, erigiéndose en uno de los agentes que mayor incidencia tiene sobre el conjunto de sus recursos. La desproporción entre población y espacio hacen que la Isla soporte una elevada presión antrópica y una fuerte competencia por el acceso, tenencia o disfrute de sus recursos básicos (suelo y agua).

En este proceso se pone en evidencia una vez más la estrecha relación que existe entre las actividades económicas y la dinámica demográfica que nos ha dejado consecuencias poco deseables como el rápido declive del sector primario, la expansión urbanística más intensa desde la conquista a finales del siglo XV, el auge del mercado inmobiliario y la cada vez mayor dependencia de los subsectores turístico y construcción, que tienen un peso sobredimensionado tanto en términos de empleo como en la generación de riqueza.

La cuestión se agudiza con la desigual distribución de la población en el territorio donde aparecen notables contrastes entre las diferentes comarcas (Figura 5).

La distribución de la población en el territorio es desigual y aparecen notables contrastes entre las diferentes comarcas.

La actual disposición del poblamiento refleja los fuertes condicionantes impuestos por el modelo de desarrollo basado en la terciarización de la economía con una apuesta decidida por el turismo de masas (sol y playa) y la litoralización del crecimiento urbano que ha supuesto un vuelco radical desde un poblamiento predominante en el norte hasta mediados del siglo pasado por la ocupación del sur en donde se localizan los núcleos urbanos de mayor pujanza económica y demográfica (Mogán, San Bartolomé y Santa Lucía de Tirajana) que junto con los municipios de Arucas, Las Palmas de Gran Canaria, Telde, Ingenio y Agüimes constituyen un continuo urbano de unos 90 kilómetros de largo junto a las autovías GC-1 y GC-3 (Tablas 2 y 3).

Las cumbres, medianías y comarcas aisladas en el oeste, que hasta entonces habían sido espacios eminentemente rurales de reproducción de fuerza de trabajo y de producción de alimentos para el mercado interior, entraron en declive o fueron vaciadas por los programas de repoblación forestal forzosa o para desarrollar el plan de construcción de grandes presas.

Este cambio del ciclo monocultivista (plátano y tomates) y de la hegemonía agroexportadora centrada en las comarcas del norte y nordeste de la Isla por otro modelo económico centrado en los servicios y la expansión urbana ha sido tan rápido en el tiempo que no pudo evitar un conjunto de excesos que ha llevado a la sobreocupación edificatoria y poblacional del corredor costero del sur, la escasez de viviendas, la carestía del suelo urbano y la aparición de urbanizaciones marginales. Una y otra vez se repitieron fenómenos como la inadecuación de los nuevos centros urbanos (frecuentemente densi-

ficados, colapsados y carentes de previsión de futuro) y de los núcleos turísticos (muchas veces desbordados por su propio crecimiento), así como han resultado igualmente imparables los procesos de urbanización difusa, suburbanización y periurbanización en el entorno de las principales ciudades.

La hegemonía del sector turístico, que ocupa y presiona para edificar en los espacios de mayor calidad ambiental y paisajística de la Isla, es uno de los principales factores de tensión sobre el territorio insular ya que al desarrollar nuevos mercados de trabajo con mejores salarios ha favorecido la creación de nuevas zonas de mayor congestión urbana o revitalizado otras antiguas por sus ventajas comparativas. En este sentido, el poblamiento, el urbanismo y la ordenación territorial generan tensiones todavía no resueltas. En la Figura 7 se observa como los usos y ocupación del suelo reflejan la marcada diferencia entre la costa y el interior de la isla. En el litoral se concentra el uso residencial, turístico y las actividades asociadas a los mismos (comerciales, industriales, infraestructuras, etc.). En este sector se concentra además un alto porcentaje de fincas agrícolas abandonadas, que se corresponden en su mayoría con explotaciones destinadas a los cultivos de exportación (plátanos y tomates). Las medianías del norte reflejan espacialmente su dedicación a las actividades agropecuarias, fincas de cultivos destinados al abastecimiento del mercado interior o al autoconsumo y los últimos pastizales de la isla, fundamentalmente en los altos de Gáldar, Guía y Moya. Por último, la cumbre insular y las medianías del sur hoy aparecen dominadas por la dinámica natural. Las antiguas zonas de pasto cumbre se reforestaron convirtiéndose en bosque de coníferas (pino canario mayoritariamente) sumándose al pinar natural de Inagua, y la superficie dedicada antaño a los cultivos de secano aparecen hoy ocupadas por el matorral. Estos espacios constituyen en la actualidad los de más alto valor para la protección de sus valores naturales.

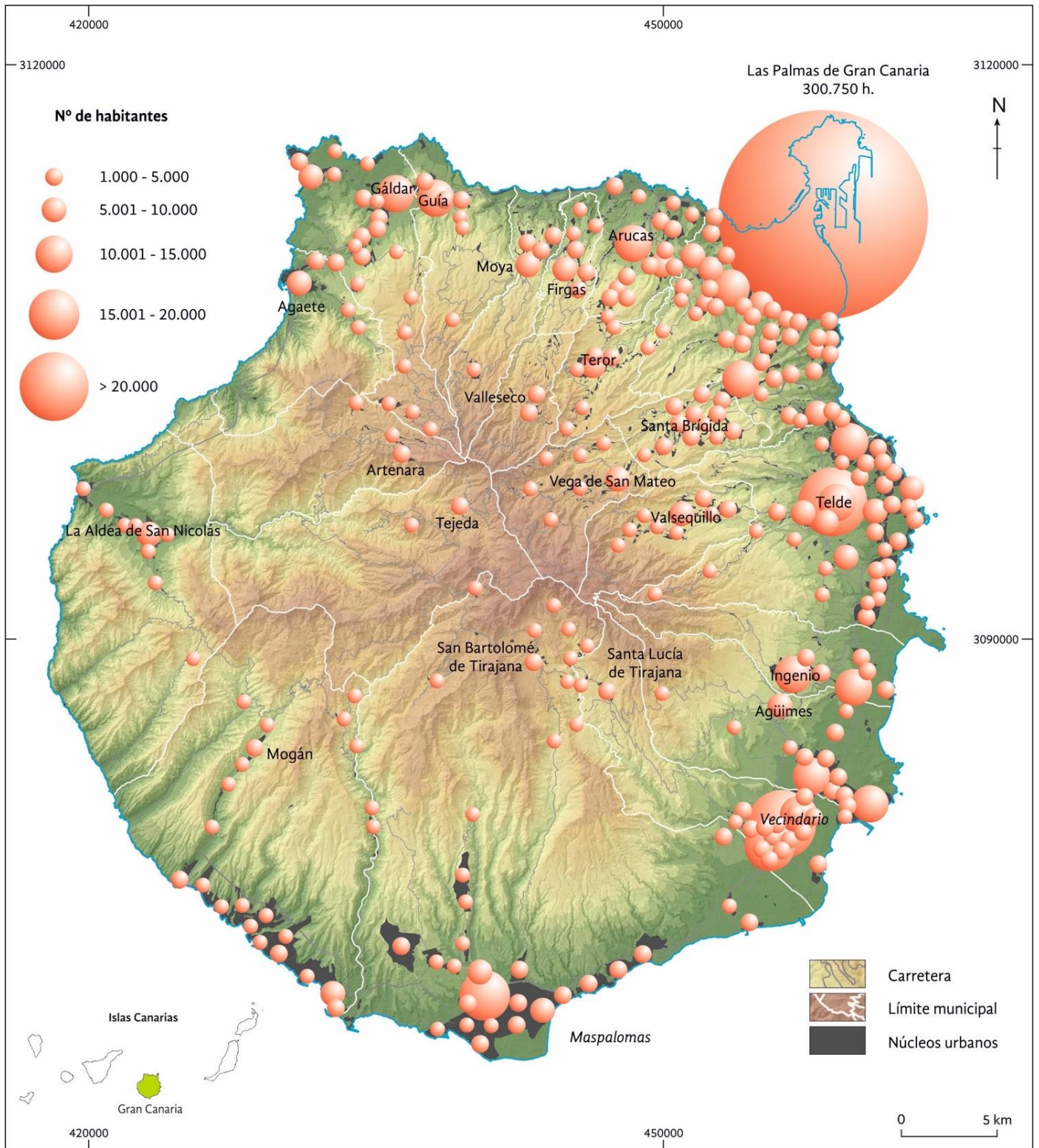


Figura 6. Mapa del poblamiento de Gran Canaria por entidades singulares (2019).

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Nomenclátor: Padrón Continuo por entidades singulares de 2019 (INE).

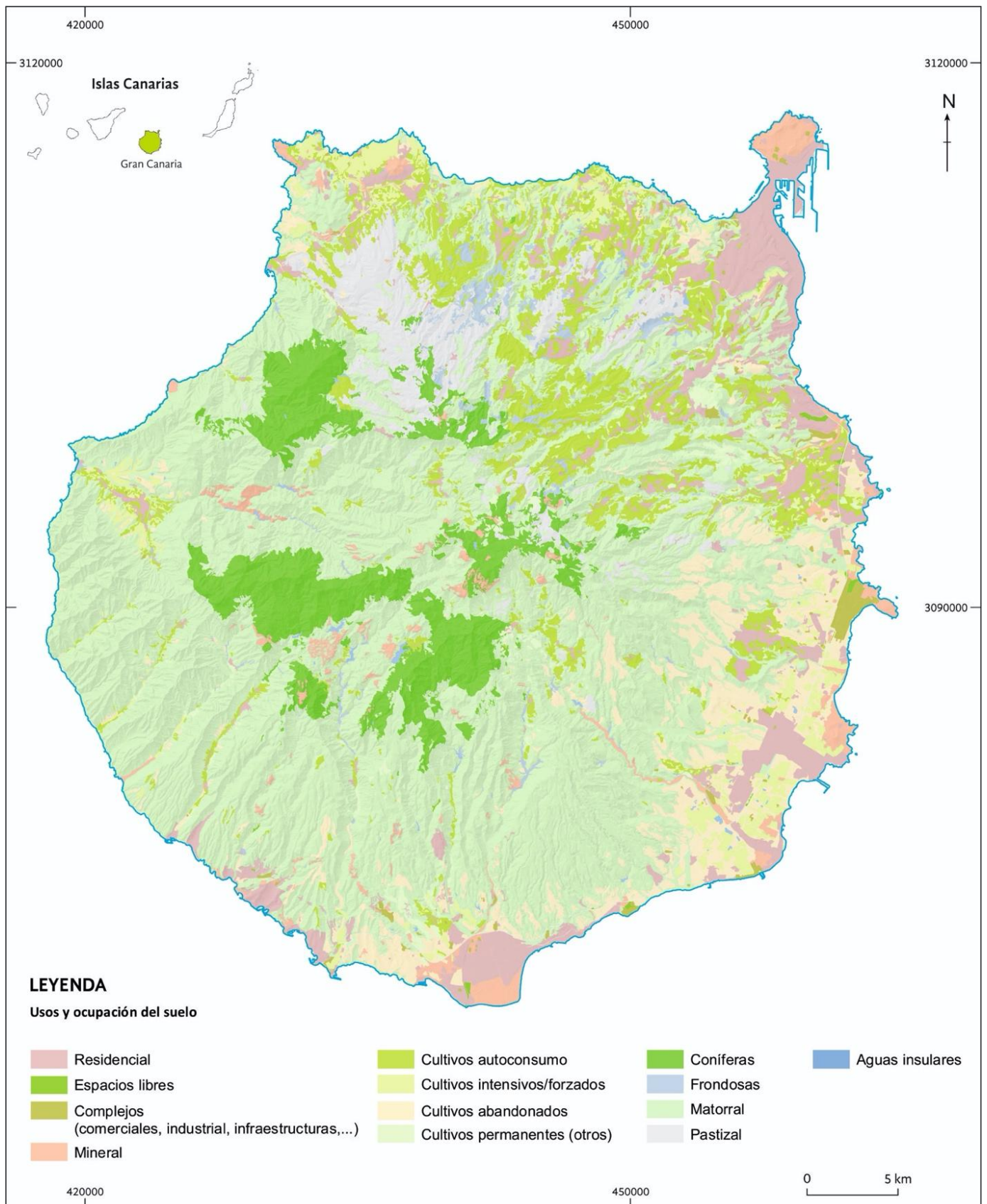


Figura 7. Mapa de Usos y Ocupación del Suelo de Gran Canaria.
Fuente: Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria. Elaboración propia.

Figura 8. Maspalomas Costa Canaria y Dunas de Maspalomas en San Bartolomé de Tirajana.
Fuente: Claudio J. Moreno Medina



4. EXAMEN DETALLADO DE LA EVOLUCIÓN RECIENTE Y LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL POBLAMIENTO

Si comparamos la población que tenía Gran Canaria en 1970 y su desigual distribución espacial con la que dispone actualmente, percibiríamos sintéticamente un desarrollo a cuatro velocidades claramente diferenciadas (Tabla 3) con un elevado crecimiento caracterizado por ausencia de homogeneidad del poblamiento. Veamos a continuación esas cuatro áreas de mayor a menor ritmo de crecimiento poblacional.

En primer lugar, destacan los tres municipios del Sur de la Isla que registraron un índice de crecimiento muy superior al 200%. Se trata de los términos de Mogán, San Bartolomé y Santa Lucía de Tirajana, que ocupan un espacio contiguo de 567,13 km² (el 36,4% de toda la Isla). En 1970 contaban con sólo 43.437 h. pero triplicaron su pobla-

ción al registrar en 2019 una cifra de 146.843 residentes. Dicho incremento repercutió en el poblamiento al triplicar la densidad media que de 76,6 h./km² pasó a ser de 258,9 h./km², pese a lo cual se mantienen a una distancia considerable por debajo de la media insular.

Esta comarca no hubiese llegado a ser lo que hoy en día es sin sus especiales condiciones geográficas (clima, playas y suelo abundante concentrado en grandes propiedades) y su ventajosa situación en el Sur con una meteorología sin grandes oscilaciones de temperatura en todas las estaciones del año, bien comunicada por tierra, aire y mar y abundantes facilidades para la inversión de capitales que han propiciado un desarrollo intensivo del turismo internacional y nacional. Los casi 4,5 millones de turistas que eligieron Gran Canaria en 2019 lo hicieron fundamentalmente en los establecimientos hoteleros y extrahoteleros de San Bartolomé de Tirajana y Mogán (Figuras 8 y 9).



Figura 9. Puerto Rico, Amadores y Tauro en la costa de Mogán.
Fuente: Claudio J. Moreno Medina

El turismo ha sido la locomotora del cambio pues ha propiciado el desarrollo de la construcción, el comercio, la industria complementaria del ocio, los transportes, la producción de energía termoeléctrica y una espectacular expansión urbana para alojar residentes y visitantes concentrada en la franja costera en torno a la autopista GC-1. Los residentes se alojan fundamentalmente en San Fernando y El Tablero en el municipio de San Bartolomé de Tirajana y en Arguineguín en Mogán, pero toda la franja costera urbanizada para acoger a los turistas sirve también de residencia de la población empadronada, especialmente en núcleos como Playa del Inglés, Sonnenland, Campo Internacional, La Cornisa y Puerto Rico. El municipio de Santa Lucía de Tirajana pobló su amplia llanura litoral durante el *boom* tomatero de los años 50-80 del pasado siglo, pero conoce su mayor expansión urbana como ciudad-dormitorio de la mano de obra empleada en

el sector turístico del Sur gracias a la expansiva conurbación Sardina del Sur-Cruce de Sardina-Vecindario-El Doctoral.

El segundo grupo en cuanto a ritmo de crecimiento (entre 101 y 199%) lo constituyen los tres municipios, también contiguos, de Telde, Ingenio y Agüimes localizados en el E-SE de Gran Canaria que ocupan un espacio de 219,87 km². Cuentan con una amplia franja litoral, un clima benigno, buenas comunicaciones gracias a la autovía GC-1 y el aeropuerto de Gando, además de una planta termoeléctrica y los polígonos industriales más dinámicos de Archipiélago, (Arinaga, El Goro, Las Majoreras, Las Salinetas, Jinámar, etc.) junto a la mayor concentración de grandes superficies comerciales de la Isla (Figura 10).

Todo lo expuesto explica el por qué este espacio, tradicionalmente agrario, que estaba poblado en 1970 por 72.121 residentes se ha multiplicado en los últimos cincuenta años por 2,3 y ha pasado a albergar a 165.587



Figura 10. Costa este de la isla, desde Gando hasta Arinaga, con los pueblos de Ingenio y Agüimes.
Fuente: Claudio J. Moreno Medina



Figura 11. Vega de San Mateo, Barranco de Guinguada y Caldera de Tenteniguada (Valsequillo), medianías agrícolas del Norte y Este.
Fuente: Claudio J. Moreno Medina



Figura 12. Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.
Fuente: Claudio J. Moreno Medina



Figura 13. Cumbre de Gran Canaria,
La Calderilla, Pico de las Nieves,
Roque Nublo y Cuenca de Tejeda.
Fuente: Claudio J. Moreno Medina



Figura 14. Valle de La Aldea de San
Nicolás, en el suroeste insular.
Fuente: Claudio J. Moreno Medina

personas, aumentando su peso demográfico al 20% del conjunto insular, unos 4,7 puntos más que en 1970. Su fuerte crecimiento demográfico ha requerido construir nuevos núcleos urbanos y la renovación y ampliación de los preexistentes. La población, con fuerte presencia de personas venidas de otras partes de la Isla e inmigrantes de otras comunidades y de países extranjeros, se concentra preferentemente por debajo de la cota 200 de altitud. La densidad media resultante de este proceso se ha duplicado al pasar de 328 h./km² a 753,2 h./km² en el mismo intervalo de tiempo superando largamente a la media de la Isla. Ingenio y Agüimes han ocupado su franja costera mediante grandes núcleos de población (Carrizal, Playa de Arinaga, Cruce de Arinaga), sumándose a unas cabeceras municipales con una alta jerarquía urbana situadas en las medianías bajas. Telde ha conocido, sin embargo, un poblamiento en numerosos pequeños y medianos núcleos en su llanura litoral, con una ocupación intensa de la línea de costa. En este modelo destacan los núcleos de Telde y Valle de Jinámar.

En el tercer grupo se incluyen los municipios de Agaete, Arucas, Firgas, Gáldar, Santa María de Guía de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Brígida, Teror, Valsequillo y la Vega de San Mateo que han tenido un ritmo de crecimiento moderado (0-99%), pero con grandes diferencias entre ellos. En este grupo se incluye Las Palmas de Gran Canaria toda vez que su índice de crecimiento fue de 44,6%. Pero es indudable que al tratarse de la ciudad más poblada de Canarias necesariamente distorsiona las características generales del resto de los municipios grancanarios englobados en el mismo² (Figura 11).

Los diez municipios señalados contaban en 1970 con 380.697 h. (el 73% de toda la Isla) para pasar a 516.874 h., que vienen a representar el 60,7% de todos los grancanarios en 2019. Teniendo en cuenta que ocupan 425,56 km², la densidad resultante es sorprendentemente alta desde el comienzo del período estudiado toda vez que de los

894,6 h./km² iniciales se pasó a 1.214,6 h./km² en la actualidad.

Las Palmas de Gran Canaria constituye un bastión decisivo en el desarrollo demográfico de Isla. Sin Las Palmas de Gran Canaria, los nueve municipios restantes de este tercer grupo suman sólo 136.658 h. en 2019 con un escuálido crecimiento de 19.658 nuevos residentes desde 1970. (Figura 12).

La mayoría de estos municipios se sitúan en las medianías y zona costera del Norte, en el barlovento de la isla, abierta a la acción refrescante del alisio que le confiere una mayor humedad. En 1970 conservaban un importante peso económico y poblacional dentro de la Isla en los últimos estertores de la etapa agroexportadora que marcó su anterior hegemonía económica. Desde entonces no lo han tenido fácil ante la pérdida de los mercados exteriores, el continuado éxodo rural y el envejecimiento precoz de sus respectivas poblaciones. Gracias a las actividades primarias residuales y a la mejora de las comunicaciones que les ha incluido dentro de la isocrona de una hora para los desplazamientos pendulares hacia puestos de trabajo situados en otros puntos de la isla han podido mantener o incrementar ligeramente la población que tenían en 1970, a la que se les ha añadido nuevos habitantes atraídos por la moda de la segunda residencia o el fenómeno de la neorruralidad. En ese caso se encuentran Agaete, Vega de San Mateo, Guía o Firgas. Mientras que los cinco restantes deben su mayor crecimiento a que están cada vez mejor situados como municipios vecinos de Las Palmas de Gran Canaria (caso de Arucas, Santa Brígida y Teror) y su expansión conurbadora hacia el interior de la Isla. A Valsequillo le ha pasado lo mismo con respecto a Telde, segunda ciudad en importancia poblacional de la Isla y cuarta de Canarias. Gáldar es un caso aparte pues mantiene su importancia como cabecera de la comarca Noroeste y se ha visto revitalizado recientemente por la autovía GC-2.

El cuarto grupo es el más ruralizado y el que ha estado menos expuesto a la influencia

directa del emergente sector turístico. Está configurado, en primer lugar, por los dos municipios cumbreños (Artenara y Tejeda) y la jurisdicción más alejada y aislada en el suroeste de Gran Canaria (La Aldea de San Nicolás) a los que se agregan los términos de Valleseco y Moya situados en las medianías del Norte de la Isla y que gozan de las mismas características geográficas y climáticas ya expuestas en el grupo tercero (Figuras 13 y 14).

Estos cinco municipios tienen en común el hecho cierto de haber perdido población durante estos cincuenta últimos años (-1.424 h.) al pasar de 23.351 h. a 21.927 h. con lo que se ha reducido a casi la mitad su ya menguado peso demográfico sobre el conjunto de la Isla. Ocupan una extensión considerable de 347,56 km², lo que determina una de las densidades más bajas de la isla con tan sólo 67,2 h./km². Dicho espacio se destina fundamentalmente a cultivos marginales (vid, frutales, hortalizas, forrajes y papas) y ganadería para la producción de carne y derivados lácteos orientados hacia el mercado interior. Los recursos forestales, la caza y la explotación hidráulica de pozos, galerías y presas constituyen actividades tradicionalmente implantadas lo que junto a la calidad de sus paisajes naturales atraen a numerosos visitantes y turistas que revitalizan las cabeceras de estos municipios a través de la gastronomía, artesanía, hospedería y turismo rural reteniendo a duras penas a la población preexistente. Un caso aparte es La Aldea de San Nicolás. Desde 2009 hasta hoy en día se están desarrollando las obras de la nueva carretera de Agaete a La Aldea, infraestructura de una gran dificultad al tener que salvar la accidentada orografía del oeste insular. Este proyecto reforzará el ansiado anillo insular de vías rápidas que Gran Canaria lleva intentando desde hace décadas. Y sin duda, reforzará el desarrollo económico y social de este municipio. A pesar de su *alejamiento*, La Aldea ha mantenido un mayor dinamismo económico que el resto de los integrantes de este grupo, basado en un nuevo impulso de su actividad agraria, sobre todo

con la exportación de tomate cultivado bajo invernaderos, que incluso ha apoyado un ligero incremento poblacional.

REFERENCIAS

- Ascanio Cullén, C. (2000). *Plan Director de Actuaciones para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural en las Medianías de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias.
- Benítez Padilla, S. (1959): *Gran Canaria y sus obras hidráulicas. Bases geográficas y realizaciones técnicas*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- Consejería de Ordenación del Territorio y el Medio Ambiente de Canarias (2002). *Memoria: Directrices de Ordenación General de Canarias*. Versión 39.9.2002.
- Consejería de Ordenación del Territorio y el Medio Ambiente de Canarias (2002). *Memoria: Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias*. Versión 39.9.2002.
- Consejo Económico y Social de Canarias (2013). *Informe Anual del CES (de 2012 a 2018)*. Recuperado de <http://www.cescanarias.org>
- GESPLAN (2012). *Memoria de información territorial. Núcleos del litoral e infraestructuras*. T. II, Vol. II, 193.
- Instituto Nacional de Estadística, (INE) (2019). *Padrón de Habitantes*.
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (2003). *Libro Blanco de la Agricultura y el Desarrollo Rural. Avance del programa de Desarrollo Rural de Canarias FEADER 2007-2013*. Observatorio de la Sostenibilidad en España (2012). *Sostenibilidad en España 2012*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Moreno Medina, C. (2005). *Articulación territorial en espacios insulares: las vías de comunicación terrestres en Canarias, siglos XVI-XIX*. Tesis Doctoral. Las Palmas de Gran Canaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Reymundo Izard A., De Luxán García de Diego, M. y Gómez Muñoz, G. (sin fecha). *Estudio previo al Plan Canario de Adaptación al Cambio Climático. Edificación, Ordenación Territorial y Urbanismo*. Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias.
- Morales Matos, G. y Santana Santana, A. (2005): *Islas Canarias. Territorio y Sociedad*. Las Palmas de Gran Canaria: Anroart Ediciones.
- Ximénez de Embún, J. y Ceballos, L. (1939). *Plan para la Repoblación Forestal de España*. En Organismo Autónomo Parques Nacionales (Ed.), *Tres Trabajos Forestales*. Facsímil. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente.

Notas

¹ Los 2.153.389 habitantes con que cuenta Canarias en 2019 suponen el 4,6% de la población española en una superficie que es tan sólo el 1,47% del territorio nacional, lo que determina una densidad regional de 289,2 h./km². Mientras que la densidad media de España ha pasado de 67 a 93,1 h./km², entre 1970 y 2019, con una variación de 26,1 puntos, Canarias en ese mismo período casi ha duplicado su densidad al pasar de 151 a 289,2 h./km².

² El municipio de Las Palmas de Gran Canaria tiene desde 1939 con la absorción de San Lorenzo una superficie de 100,5 km² (6,4% de la Isla). Contaba con 263.407 habitantes en 1970 y 379.925 en 2019. Es capital regional compartida y, a la vez, capital insular y provincial. Además de su potencial administrativo cuenta con uno de los puertos más dinámicos del Atlántico oriental medio, astilleros muy activos y un notable desarrollo de los servicios y del comercio, por cuya razón obtuvo el mayor crecimiento de población en cifras absolutas (116.518 h.), entre 1970 y 2019.



Las Palmas de Gran Canaria: La ciudad preindustrial y sus transformaciones

Dra. Josefina Domínguez Mujica
Departamento de Geografía
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
josefina.dominguezmujica@ulpgc.es

Dra. Matilde Armengol Martín
Departamento de Geografía
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
matilde.armengol@ulpgc.es

1. EL ORIGEN DE LA CIUDAD

El barrio de Vegueta, núcleo originario de Las Palmas de Gran Canaria, constituye el centro histórico más antiguo de Canarias. Surgió en 1478, tras el desembarco del capitán castellano Juan Rejón en la desembocadura del barranco de Guinguada, quien llegó al frente de una pequeña armada con el propósito de conquistar Gran Canaria. Se erigió, por tanto, como un campamento militar en un pequeño cerro situado en la margen derecha del barranco, y creció como un agrupamiento urbano de orientación espontánea. A medida que fue evolucionando, al igual que en otras ciudades de tipo medieval, se configuró de forma irregular, con calles pequeñas, estrechas y tortuosas, y manzanas de dimensiones y formas desiguales.

Sus primeros pobladores fueron sus fundadores, los conquistadores que levantaron el campamento. A ellos se sumaron los que, una vez finalizada la Conquista, se radicaron en ella, *cavalleros, escuderos e marineros* y todos los que comenzaron a llegar atraídos por la idea de medrar y hallar mejor fortuna. Así, la población prehispánica en la ciudad de principios del siglo XVI no llegaba a alcanzar una cuarta parte de un total estimado en unos 3.000 habitantes y, entre ellos, había naturales de Tenerife, que habían sido deportados a Gran Canaria. El grueso del vecindario lo formaban castellanos (andaluces, extremeños, castellanos, vascos y gallegos) y genoveses, portugueses, flamencos y franceses, a los que se sumaban también algunos africanos, por lo general, esclavos (guineanos y berberiscos) (Domínguez-Mujica, 2006).

La construcción de la catedral y de la plaza de Santa Ana entre 1500 y 1570 determinó la aparición de un nuevo centro urbano, más representativo, donde se concentraron las funciones administrativo-funcionales y religiosas, propias de todas las ciudades de fundación renacentista. La Plaza de Santa Ana, con un carácter de *plaza mayor* y trazado de planta rectangular abierta fue, desde un punto de vista urbanístico, el elemento organizador de este espacio, localizándose en torno a la misma los edificios civiles y religiosos más representativos: la Catedral, la Casa Obispal, la Audiencia, la Casa Regental y, además de foco político-religioso, fue el centro polifuncional de la ciudad, pues también actuaba como plaza de mercado y abastos y como lugar en el que se reunían los escribanos públicos para las audiencias de los alcaldes (Domínguez-Mujica y Sobral-García, 2008).

Al mismo tiempo, el vecindario se expandió por la margen izquierda del barranco, desarrollándose el barrio de Triana, el primer arrabal de la ciudad, cuya trama urbana era más regular y en el que convivía el espacio construido con amplias zonas de cultivo que pertenecían tanto a los conventos como a particulares, al igual que también sucedía así en el de Vegueta. En Triana predominaban funciones artesanales, mercantiles y marineras, pues la actividad portuaria se desarrollaba en sus límites, en La Marina y San Telmo.

En los primeros siglos de evolución urbana, la protección de la ciudad, que requerían los frecuentes ataques de corsarios y piratas, hizo necesaria la fortificación de la misma mediante distinto tipo de casamatas, baluartes defensivos y dos lienzos de muralla que



Figura 1. Ciudad Real de Las Palmas por Leonardo Torriani, 1588. Fuente: Tous Meliá, 1995:37



Figura 2. Ciudad de Las Palmas por Pedro Agustín del Castillo, 1686. Fuente: Tous Meliá, 1995:71

cerraban la ciudad al norte y sur, como ya recogía el plano levantado en 1588 por Leonardo Torriani, ingeniero de fortificaciones italiano al servicio de la Corona española (Figura 1). Estos lienzos de muralla no sólo separaban la ciudad del exterior por razones defensivas, sino que también representaron una limitación para el crecimiento urbano hasta fines del siglo XIX.

En 1587, la ciudad, conformada por los barrios de Vegueta con un papel administrativo y religioso, y Triana, de carácter más popular, alcanzaba una extensión de 36 hectáreas (Martín Galán, 1984). El crisol de procedencias en que se convirtió Las Palmas de Gran Canaria se estructuró socialmente como lo hacían las ciudades coloniales pues, como fue sede de las principales instituciones y tribunales del Archipiélago, atrajo a doctores, licenciados y bachilleres que actuaron como gobernadores, nombrados por la Corona para administrar justicia y organizar la vida municipal. Con ellos compartían tareas de gobierno los regidores y alcaldes, reclutados entre letrados, conquistadores y ricos mercaderes.

Por otra parte, junto a los gobernadores y demás munícipes estaban los obispos y miembros del cabildo catedral, y se creó el tribunal de la Inquisición y la Audiencia. Esta afluencia de hombres de letras y de armas hizo que se multiplicaran los oficios, la artesanía, los trabajos vinculados a la actividad portuaria y la agricultura (Domínguez-Mujica, 2006). Cabe destacar, además, que el cultivo de caña de azúcar y la exportación del producto fue la principal actividad productiva de Gran Canaria a lo largo del siglo XVI, una actividad que generaba un lucrativo negocio para su capital. Este dinamismo económico y urbano del siglo XVI contrasta con la situación de declive que se origina a partir de 1599, fecha en que la ciudad fue saqueada por el pirata holandés Van der Does (Herrera Piqué, 2002b).

2. EL LETARGO URBANO DE LOS SIGLOS XVII Y XVIII

Tras la destrucción de la ciudad por Van der Does, Las Palmas de Gran Canaria se ve sumida en un largo periodo de recesión. A las costosas tareas de reconstrucción urbana se suma la crisis del azúcar, por la competencia de la producción indiana, distintos episodios de calamidades agrícolas y de contagios epidémicos, la emigración a América y las levas obligatorias para reforzar las campañas militares.

Desde 1583 hasta 1770, la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria incrementó su perímetro urbano en tan sólo 9 hectáreas, alcanzado las 45 en esa última fecha. Este desarrollo se localizó en Triana, donde surgieron dos nuevos conventos, el de Santa Clara y el de San Bernardo o de La Concepción, que se sumaron al de San Francisco, con sus correspondientes terrenos agrícolas.

La imagen más fidedigna de la ciudad de fines del siglo XVII la proporciona el plano de Pedro Agustín del Castillo (1686) (Figura 2). En él aparece, el nuevo puente de sillería que cruzaba el Guiniguada y, en el barrio de Vegueta, la Catedral de Santa Ana, la Plaza del mismo nombre, Las Casas Obispaes y el edificio de las Casas Consistoriales, que albergaba el Concejo Municipal y la Real Audiencia, además de la Casa Regental, ermitas y conventos (Santo Domingo, Recoletas de San Ildefonso y San Agustín), muchos de ellos reconstruidos en el primer tercio del siglo XVII. Con respecto a Triana, se reconocen además de los conventos mencionados, ermitas, capillas y defensas, reconstruidas y nuevas (Herrera Piqué, 2002a).

También avanzó el caserío hacia el norte de la ciudad y, sobre todo, extramuros, donde se edificaron algunos inmuebles en las lomas de San Lázaro, San Nicolás y Santo Domingo, que cerraban la ciudad a poniente, lo que dio lugar a los arrabales conocidos como los Riscos. En ellos encontraron asentamiento personas humildes, muchas de ellas inmigrantes pobres procedentes del

interior de la isla y de Fuerteventura y Lanzarote, que levantaron habitaciones o acondicionaron cuevas donde residir y que se empleaban como jornaleros, pescadores, maraños, criados, algunos de ellos descendientes de esclavos, además de población menesterosa (Domínguez Mujica, 2006).

A fines del siglo XVII, la apertura del Colegio de la Sagrada Familia, de la Compañía de Jesús (1697), dota a la ciudad un primer centro docente, ajeno al Cabildo de la Catedral y a los propios conventos. La Compañía complementó su labor con la construcción de un templo de estilo barroco, que se convirtió en la última de las iglesias históricas de nueva fundación (Herrera Piqué, 2002a).

Hasta el tránsito de los siglos XVIII al XIX, cuando la ciudad se verá renovada por aires ilustrados, se mantiene el letargo de fechas precedentes, aunque se acometen algunas reformas urbanas: el empedrado de las calles, la fábrica de pilares de agua, la edificación del nuevo Hospital de San Martín, la construcción de un muelle en la Caleta de San Telmo, etc. A todo ello contribuye el movimiento ilustrado, con la fundación de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, la creación del Seminario de Canarias, y el establecimiento de dos escuelas de primeras letras. Su figura más representativa fue el historiador y naturalista José de Viera y Clavijo, quien creó el primer foco de cultura científica en ella, a fines del siglo XVIII (Herrera Piqué, 2002a). La población de la ciudad, en este momento, se aproximaba a los 10.000 habitantes.

3. LA CIUDAD PREINDUSTRIAL Y EL PROCESO URBANO MODERNO (1833-1950)

En los años treinta-cuarenta del siglo XIX se abre una etapa de recuperación económica, ligada a la favorable coyuntura de la producción y exportación de la cochinilla, aunque en 1851 se produjo una mortífera epidemia de cólera que supuso un grave retroceso económico y demográfico para la ciudad. Una vez superada ésta, y con el apoyo que representó la ley de Puertos Francos de Ca-

narias, de 1852, la ciudad experimenta un proceso de crecimiento demográfico y de renovación urbana, aunque su perímetro permaneció estable.

En estos años se realizan importantes obras de mejora y embellecimiento, como la reparación general de calles, la reedificación de inmuebles antiguos y el establecimiento de la red de alcantarillado. A ello contribuyó el proceso de desamortización, que liberó suelo en el interior de la ciudad consolidada y permitió la construcción de nuevas plazas, alamedas... para satisfacer el gusto de la emergente burguesía, tal y como correspondía a la moda de esa etapa. Los conventos de San Bernardo y San Ildefonso y sus huertas dieron lugar a viviendas particulares y calles, mientras que el de Santa Clara fue sustituido por una alameda, una plazoleta y una calle.

El impacto de la desamortización se deja notar también en la consagración de la propiedad particular del suelo, con el enriquecimiento de una serie de propietarios, miembros de la aristocracia y la burguesía adinerada de la ciudad que se hacen con una serie de terrenos que les representarán un gran beneficio, a medio y largo plazo (Martín Galán, 2001).

A mediados del siglo XIX, Las Palmas de Gran Canaria seguía siendo una pequeña ciudad, conformada por los barrios de Vegueta-Triana y los Riscos, y con una población que no alcanzaba los 15.000 habitantes. En el barrio histórico de Vegueta-Triana, el crecimiento se produce a costa de las fincas rústicas que todavía quedaban en el interior del recinto y que van urbanizándose paulatinamente, mediante operaciones tipo Ensanche, caracterizadas por la utilización de un trazado viario reticular y manzanas regulares subdivididas en parcelas, adaptadas a la tipología de viviendas unifamiliares de una o dos plantas.

Estos proyectos de parcelación y de edificación intramuros, en las huertas de los barrios de Vegueta y Triana, así como el ensanche que tiene como eje la carretera al Puerto de la Luz, dieron lugar a un tejido

urbano consolidado, en el que se desarrolló naturalmente la expansión del parcelario. Sin embargo, las actuaciones para ordenar el crecimiento de las barriadas periféricas, las que crecían escalando las vertientes de las lomas que cerraban la terraza litoral, fueron prácticamente inexistentes. La concesión de solares y la fijación de alineaciones, que podían haber hecho de los Riscos un ensanche más de población, tropezaron con grandes dificultades; entre otras pueden mencionarse las de orden topográfico, las derivadas de un crecimiento espontáneo, muchas veces en cuevas, y las del escaso poder adquisitivo de los moradores, que dificultaba las inversiones necesarias para mejorar la calidad de los inmuebles. Por otra parte, el negocio de la compraventa de suelo y de la promoción inmobiliaria, desde el momento en que se prohibió la concesión de solares, a fines de los años setenta del siglo XIX, se desarrolló ajeno a los Riscos, pues los proyectos de urbanización y de edificación, que se convirtieron en un sustancioso negocio, se produjeron, fundamentalmente, al norte de la antigua trama urbana. Con estas circunstancias como telón de fondo, las autoridades fueron incapaces de resolver las dificultades estructurales de estas barriadas y de frenar la situación de marginalidad urbana (Domínguez-Mujica y Díaz-Hernández, 2010).

En la etapa de desarrollo económico del siglo XIX, con respecto a los vecindarios consolidados de Vegueta y Triana, asistimos a una profunda renovación constructiva, ligada a la apertura de nuevas calles o a las edificaciones que se levantan en las antiguas huertas y que hoy lucen como edificios emblemáticos (figura 3). La trama urbana se consolida y los inmuebles ganan en riqueza ornamental y estética, con formas evolucionadas del neoclasicismo y de los estilos recurrentes del eclecticismo arquitectónico. Muchos de ellos se coronan con torreones-miradores, que denotan la vocación atlántica de la ciudad y el esplendor urbano que caracteriza este pe-

riodo. Así, en Vegueta, los inmuebles de mayor categoría se erigen en la calle Doctor Chil y Castillo, reordenada con la Plaza del Espíritu Santo, a partir de 1869; en la llamada Calle Nueva (hoy Obispo Codina), realineada en 1899; en la calle López Botas, ordenada en 1904; en la calle Mesa de León; y en Juan de Quesada, antiguo Paseo del Progreso, urbanizada en tipología de Ciudad-Jardín, en las primeras décadas del siglo XX, en la antigua Huerta de Matagatos, junto al Guiniguada (Domínguez Mujica et al., 2009).

Algo semejante sucede también en el barrio de Triana, donde aparecen nuevas plazas, como la de la Democracia, la de Colón y la de Cairasco y calles que se alinean, como la propia de Triana. Se levantan edificios de gran belleza y se multiplican los dedicados a actividades administrativas (Gobierno militar) y entidades culturales (Gabinete Literario, Teatro Tirso de Molina), etc. Se urbanizan paulatinamente las huertas que se hallaban más próximas a la muralla norte de la ciudad y los inmuebles ganan esplendor y categoría constructiva, influenciados por la estética neoclásica, ecléctica y modernista (el barrio de Triana se convierte en el barrio modernista, por excelencia).

En la primera mitad del siglo XX, el motor de la ciudad ya no se halla en el casco antiguo, sino en el nuevo recinto portuario de La Luz, fuera del antiguo perímetro amurallado. Sin embargo, los beneficios de este proceso industrializador van a tener una importante repercusión en los antiguos barrios, dado que el progreso económico de la expansión capitalista de las primeras décadas de siglo XX contribuye al negocio urbano en los sectores consolidados.

4. LAS INTERVENCIONES EN LA CIUDAD FUNDACIONAL DESDE 1950

Desde mediados del siglo XX, el crecimiento del casco antiguo de Las Palmas de Gran Canaria fue muy limitado, ya que había alcanzado una elevada densidad de urbanización. El único hito que representa un importante



Figura 3. Edificios emblemáticos de Vegueta-Triana.
 Teatro Pérez Galdós -antiguo teatro Tirso de Molina- (A);
 Calle Los Balcones y trasera Catedral de Santa Ana (B);
 Casa Museo de Colón (C); El Museo Canario (D);
 Gabinete Literario (E) y Casa Regental (F).
 Fuente: Autores (A, B, C, E y F). El Museo Canario (D)



cambio en este panorama es el de los terrenos que se ganan al mar en el barrio de Triana y que facilitan la construcción de la Avenida Marítima y la urbanización de este sector de relleno, con nuevos edificios de gran altura. En consecuencia, se revitaliza el barrio de Triana y se incrementa su población.

La obra fue ideada por Secundino Zuazo, arquitecto y urbanista que redactó el primer Plan General de Las Palmas de Gran Canaria en 1944 (Martín Galán, 1984). Se inició con algunos rellenos en 1953, avanzó con mucha celeridad y supuso una adición de 250.000 metros cuadrados. La estructura urbana resultante fue la de una gran avenida, la Avenida Marítima, a la orilla del mar, como vía de circulación hacia el sur de la isla (que luego se prolongaría hacia el norte de la ciudad), y de otras calles interiores paralelas y perpendiculares. El precio de los solares resultantes fue muy elevado y se erigieron en ellos modernos edificios, que aún actúan como una auténtica pantalla litoral que cierra la plataforma costera.

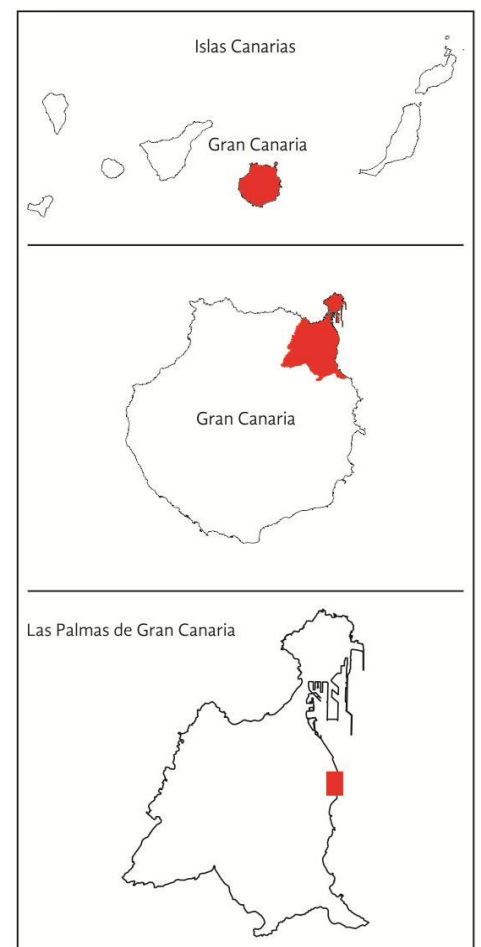


Figura 5. Vista parcial de Vegueta-Triana.
Fuente: Claudio J. Moreno Medina



En el barrio de Vegueta, las transformaciones más importantes tienen que ver con la adopción temprana de medidas de protección. Concretamente, el Decreto nº 881/1973, de 5 de abril, del Ministerio de Educación y Ciencia, que lo declaró bien de interés cultural (BIC), con la categoría de conjunto histórico-artístico. Por su parte, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria inició la redacción de un plan especial de protección y reforma interior (PEPRI) de Vegueta-Triana que fue aprobado por la Orden 11 de enero de 1985 de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias. Posteriormente, en la Orden del 2 de julio de 1993

se dio publicidad al Acuerdo del Gobierno de Canarias, de 19 de noviembre 1990, de la declaración de bien de interés cultural, con la categoría de conjunto histórico, a favor del barrio de Triana. Y, finalmente, el 27 de julio de 2001 quedó aprobado, por acuerdo plenario del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, el Plan Especial de Protección y Reforma Interior (PEPRI) de Vegueta y Triana (B.O.P. nº 104 de 29 de agosto de 2001).

Casi veinte años después, se ha aprobado por el Ayuntamiento un plan más ambicioso, el llamado Plan Especial de Protección (PEP) de Vegueta y Triana (05-06-2018) (Figura 4). En él se ponen de manifiesto ciertas debilidades de dichos barrios, como el crecimi-



to demográfico negativo que los caracteriza, y ciertas fortalezas, su singularidad como conjunto histórico, su dimensión medioambiental y paisajística, combinando propuestas de peatonalización para recuperar espacios libres y para conservar la jardinería, con la necesidad de integrar estos barrios con el resto, especialmente la parte alta del barrio de Triana con el de San Nicolás. Por otra parte, el PEP mantiene el grado de protección para los inmuebles de dichos barrios, aunque facilita algunas actuaciones para el desarrollo de las funciones turístico-residenciales (viviendas vacacionales y pequeños hoteles), que se han convertido en un auténtico boom, favoreciendo un proceso de gentrificación turística. Estas funciones

hosteleras se suman a otras actividades que venían ya modificando el casco antiguo a partir del fomento del ocio y de las iniciativas culturales. En el primer caso, los negocios de restauración y, en el segundo, la creación del Centro Atlántico de Arte Moderno, la rehabilitación de la Catedral, de la Plaza de Santa Ana y de la antigua sede del Ayuntamiento, las obras de mejora acometidas en los centros museísticos: Casa de Colón, El Museo Canario, Archivos, etc. También se han peatonalizado muchas de sus calles y se ha reforzado la función administrativa con la construcción de una *Ciudad de la Justicia* en los confines del barrio de Vegueta.

Por último, hay un proyecto *dormido*, el de Joan Busquets para la recuperación del barranco Guinguada, hoy cubierto por una autovía (figura 5), lo que supondría una rehabilitación paisajística del cauce, desenterrándolo, y habilitando en él senderos peatonales y puentes de cristal.

REFERENCIAS

- Domínguez-Mujica, J. (2006). Evolución y características de la población del núcleo fundacional de Las Palmas de Gran Canaria. Una interpretación a la luz de las fuentes demográficas y bibliográficas. In *Miscelánea. Homenaje al profesor López Caneda*, pp. 119-142. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Domínguez-Mujica, J. y Díaz-Hernández, R. (2010). La segregación social del espacio de la ciudad en el siglo XIX: la demanda de vivienda en cuevas en Las Palmas de Gran Canaria. In *XVIII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2008), pp. 748-766. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- Domínguez-Mujica, J., Moreno-Medina, C., Concepción-Rodríguez, J. y López-Caneda, R. (2009). *Los torreones miradores de Las Palmas de Gran Canaria. Vocación atlántica y esplendor burgués (1857-1940)*. Las Palmas de Gran Canaria: Anroart Ediciones.
- Domínguez Mujica, J. y Sobral García, S. (2008). Vegueta: la evolución urbana del centro histórico de Las Palmas de Gran Canaria. In *Recorridos guiados*, pp. 11-21. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Herrera Piqué, A. (2002a). *Las Palmas de Gran Canaria. Patrimonio Histórico y Cultural de una Ciudad Atlántica*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Herrera Piqué, A. (2002b). *La ciudad Real de Las Palmas, primera fundación de la Corona de Castilla en el Atlántico*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- Martín Galán, F. (2001). *Las Palmas: Ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Puertos de Las Palmas.
- Martín Galán, F. (1984). *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Las Palmas de Gran Canaria: JOP, Ayuntamiento y Cabildo de Gran Canaria.
- Tous Meliá, J. (1995). *Las Palmas de Gran Canaria a través de la cartografía [1588-1899]*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.



El Puerto de Las Palmas

Dr. Gerardo Delgado Aguiar
 Departamento de Geografía
 Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
 gerardo.delgado@ulpgc.es

1. INTRODUCCIÓN

El puerto de La Luz y de Las Palmas constituye la arquitectura portuaria y urbana más emblemática de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y, por extensión, de la isla de Gran Canaria. La sociedad insular debe su existencia y progreso al conjunto de infraestructuras que fueron emergiendo en la bahía de La Isleta como ensenada natural de refugio para el fondeo y luego atraque de barcos. El puerto ha sido el soporte de su economía, cambiante con el tiempo y fuertemente dependiente del exterior como corresponde por su condición archipelágica periférica al centro económico dominante más próximo que es Europa.

El puerto ha cincelado el carácter de la ciudad y ha protagonizado hitos relevantes en la formación de la sociedad capitalina e insular. Fue, es y será la puerta principal de entrada y salida de mercancías, suministros y escala. Sus funciones han variado al tiempo que lo hacía el contexto social, político y económico insular, regional, nacional e internacional. En el puerto hallamos las huellas de su devenir, de momentos de esplendor y prosperidad, junto a otros de crisis y contracción. Y, sin duda, de la propia ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

2. COMPENDIO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DEL PUERTO

El actual puerto de La Luz dispuso de un medio físico que facilitó su emplazamiento y posterior expansión. La existencia de un marco natural como es la bahía de La Isleta fue decisiva. Se convirtió en el lugar más idóneo para el desarrollo de una infraestructura

portuaria que permitiese la expansión del hinterland al que se supeditaba, la isla de Gran Canaria y la ciudad de Las Palmas. El puerto de La Luz y la ciudad de Las Palmas no se explican separadamente, considerándose como el núcleo neurálgico, en cuanto a la actividad económica que genera, de la isla de Gran Canaria y, por extensión, de las islas orientales. La bahía ha sido fuertemente antropizada, siendo el cobijo de todas las infraestructuras, equipamientos y actividades portuarias principales (astilleros, talleres, servicios técnicos, suministros, etc.), extendiéndose por el litoral del conjunto volcánico de La Isleta y un tómbolo que le une al bloque insular principal. Un entorno natural que proporciona abrigo de los vientos y corrientes marinas dominantes del noreste asociados a la corriente de Canarias y a sus alisios.

El área de asentamiento del puerto es litológicamente el más idóneo para el soporte de los muelles, compuesta de depósitos y acumulaciones de gravas y arenas orgánicas de la misma naturaleza que la de las playas cercanas, dispuestas sobre coladas basálticas y mantos de ignimbritas procedente de los volcanes próximos. La batimetría presenta una plataforma abierta al este, de escasas pendientes, que da alojo el esqueleto del puerto.

El devenir espacio temporal del puerto se puede esbozar en cuatro amplias etapas que se describen seguidamente (Figura 1).

2.1 Primera etapa: los inicios del Puerto

La adversa situación del antiguo embarcadero de Las Palmas en la zona de San Telmo que no permitía abrigar operaciones portuarias

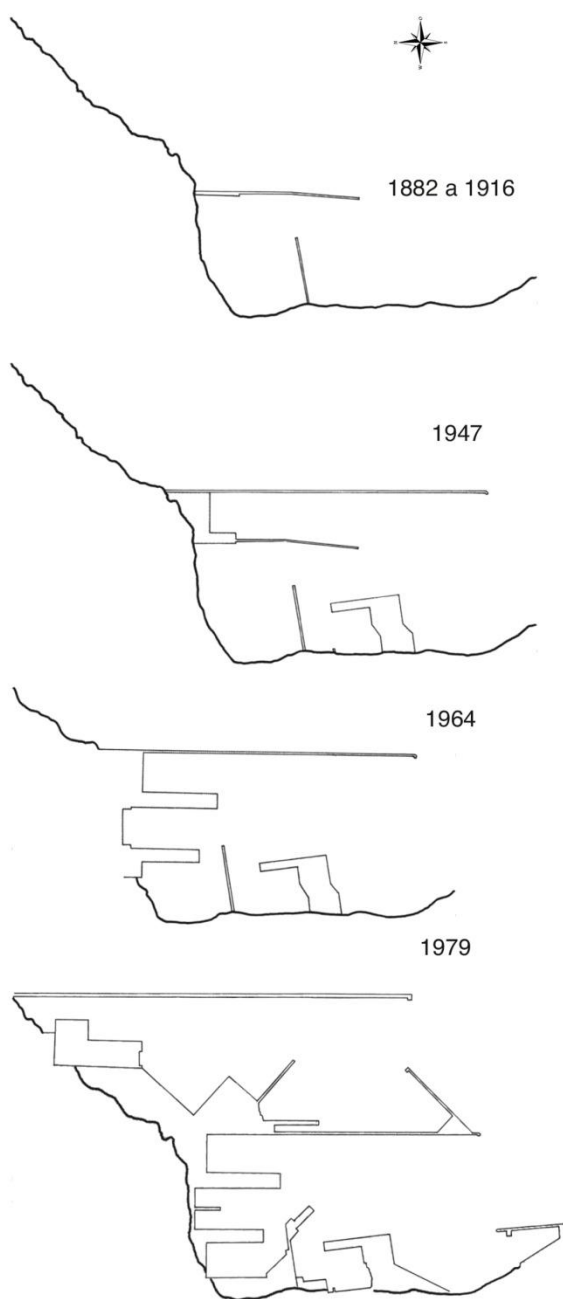


Figura 1. Etapas constructivas generales del puerto de Las Palmas. Fuente: *Memorias anuales del Puerto de La Luz y de Las Palmas, Autoridad Portuaria, Ortofotos Grafcan. Elaboración propia.*

más exigentes en cuanto a seguridad y la posibilidad de ataque para buques de cierta envergadura y calado, que terminaban refugiándose en la bahía de Las Isleta, alentaron la idea de construir un nuevo puerto en esta ensenada natural. De este modo se dio continuidad a las tareas portuarias ante el crecimiento del tráfico marítimo.

Asimismo, el aumento de la producción agrícola y el tráfico marítimo comercial con Eu-

ropa, África y América demandaban unos mejores equipamientos, especialmente los buques que utilizaban el puerto en su derrotero a África e India, por lo que no podía dilatarse más en el tiempo la construcción de un puerto en la bahía-refugio de la Isleta; era una necesidad, una demanda apremiante. El Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España e Indias, promulgado en 1778, extendió la libertad de comercio a otros puertos de la Península. Y ello reactivó notablemente, a partir de 1786, el tráfico portuario de Gran Canaria.

Con todo, el Real Decreto de 1852 propuesto por Bravo Murillo, que contemplaba un régimen de franquicias para Canarias, definitivamente estructurado y regulado en 1870 y 1900, alumbró un marco propicio para el nuevo impulso portuario. Esta normativa tuvo una indudable proyección universal, y determinó, en cierto modo, el libre comercio por el área de Canarias, sin intervención administrativa. Era justamente el momento más oportuno para implantarlo, teniendo en cuenta que el tráfico había registrado un sustancial incremento, no sólo en el puerto de Las Palmas, sino también, y de manera destacada, en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, ya que mantuvo una mayor actividad exterior.

Este escenario geohistórico deslinda los acontecimientos que ya a finales del siglo XIX propiciaron la creación del puerto de La Luz. En efecto, entre 1852 y 1882 se sucedieron las pugnas político-económicas entre los que apoyaban el nuevo puerto y los partidarios de mantener por encima de todo el puerto de Las Palmas en San Telmo. También las dificultades de tipo técnico -ausencia de escolera- obstaculizaban el avance definitivo de los proyectos. Fue una etapa de transición, en la que la propia dinámica de expansión de la ciudad marcó cuál debía ser la configuración del futuro puerto. La construcción de la carretera que uniría el núcleo urbano de Triana, atravesando un amplio campo de arenales, con el incipiente núcleo costero de la bahía

de La Isleta es un ejemplo ilustrativo de lo que venimos manifestando.

Estas incertidumbres tuvieron, sin embargo, una pronta resolución. Un hecho político trascendental vino a crear nuevas expectativas para Canarias. En 1881 se produjo la caída de los conservadores en el gobierno de la nación, alzándose en el poder los liberales, liderados por Mateo Sagasta. De inmediato, nombró a Fernando León y Castillo como ministro de Ultramar. Y, desde ese momento, las normativas se sucedieron sobre la Isla. Ese mismo año, en que apareció la Junta de Obras del Puerto, solicitada por Agustín Bravo de Laguna y Joven (subgobernador de las islas orientales), se encargó el proyecto de puerto de refugio en la bahía de La Isleta y se aprobó en 1882 por R.O.

El puerto comenzó a ser operativo en 1903, después de numerosas modificaciones, constituyéndose durante casi treinta años en la base del puerto actual, con 1.240 metros en dirección norte-sur, perpendicular al Castillo de La Luz, y un contradique de 600 metros de oeste a este.

2.2 Segunda etapa: un puerto con dimensión mundial

En esta fase fueron tres acontecimientos de carácter mundial los que conformaron la actividad y el desarrollo del nuevo puerto: (1) el proceso colonial en África y Asia, (2) la Gran Guerra de 1914 y (3) la Segunda Guerra Mundial. Y entre las dos grandes guerras la Guerra Civil Española, que supuso un lapso temporal -también económico- en el crecimiento del puerto.

Con la construcción del nuevo puerto se inició, de forma casi coincidente, la ocupación del litoral. Al mismo tiempo, la ciudad registró un incremento de sus efectivos de población como consecuencia de la atracción que ejercía sobre la economía insular la actividad comercial del puerto. Este empezó a concentrar a su alrededor instalaciones auxiliares, depósitos comerciales y estaciones de suministro de carbón. Sin duda, el desarrollo

de éstos estuvo intrínsecamente vinculado al incremento del tráfico de buques y, por consiguiente, del comercio marítimo.

En efecto, la puesta en servicio del puerto dio paso al periodo más importante en la moderna historia urbanística de la ciudad de Las Palmas. Por una parte, el puerto fue el motor del desarrollo económico de Gran Canaria y de Las Palmas. Y, de otra, condicionó la urbanización y el crecimiento del barrio del puerto de La Luz y de toda la zona contigua, incluida la actual playa de Las Canteras, que reactivó un mercado de suelo dinámico.

A partir de la expansión de estos núcleos, la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria comenzó a tener una morfología caracterizada por el alineamiento de las urbanizaciones en el espacio existente entre el centro histórico de Vegueta y el nuevo portuario, siguiendo el eje que formaba la antigua carretera. El puerto fue el foco de atracción para los nuevos asentamientos en los sectores de La Isleta, Santa Catalina, Alcaravaneiras y Guanarteme.

El tráfico portuario alcanzó en 1883 un total de 1.119 buques (235 vapores y 884 veleros) y en 1915 unos 4.563 buques (2.740 vapores y 1.823 veleros). Un rápido incremento que incide directamente en las comunicaciones marítimas con los continentes y en el tráfico con las islas. Era un momento álgido en las colonias europeas de África y Asia, fundamentalmente dominado por la política expansionista británica y alemana.

El puerto de La Luz iba a tener su propio protagonismo en el pujante avance colonial del vecino continente, en tanto que se convirtió en el punto de apoyo de los buques que seguían la ruta hacia los territorios de ultramar ingleses, alemanes o italianos. Buena prueba de esta creciente necesidad de uso del puerto, por parte de las metrópolis europeas y del capitalismo, es la presencia de compañías de suministro de carbón. Irrumpen hacia 1884 Elder Dempster, Blandy Brothers en 1885, Wilson & Sons en 1889, Cory Brothers en 1904, Woermann

Line en 1906. También la compañía Miller participó desde 1887 de forma activa en el comercio y en los negocios portuarios. El puerto de La Luz se convirtió en una auténtica estación de suministro de carbón (*pan negro del puerto* en palabras de Luis Morote) y de suministros varios.

En estos negocios participaron algunas familias de la burguesía mercantil grancanaria que comenzaban a penetrar tímidamente en el control de ciertas actividades de consignación y de venta de productos al por mayor. Aunque en sus inicios mantenían una estructura y mentalidad mercantilista, poco a poco se introdujeron en la actividad portuaria. No obstante, su papel quedó relegado a un segundo plano, ya que la función de suministro de carbón pasó a manos de las firmas extranjeras, a las que se supeditaron.

La ciudad de Las Palmas no estuvo al margen. Tanto el Plan de Ordenación de Laureano Arroyo de 1888 como el Plan de Ensanche de Fernando Navarro a principios de la presente centuria contribuyeron a perfilar la morfología urbana actual. La ciudad conoció un rápido proceso de ocupación de suelo que correspondió con un incremento de la población. Se ocupó el litoral de Las Canteras-Alcaravaneras, el barrio de los Hoteles y el sector portuario. En general, la trama urbana de estos sectores refleja un diseño geométrico cuadrangular.

La construcción tuvo un ritmo desigual, motivado por el despegue demográfico y la consiguiente demanda de viviendas. En este sentido, los grandes propietarios especulaban con el suelo, reteniendo la edificación y parcelando la superficie en pequeños lotes para obtener, de esta forma, mayores y mejores plusvalías y rentas del suelo. Sin duda, esta etapa pudo haber sido la de mayor protagonismo, si en su momento se le hubiese otorgado mayor cuidado, recursos y esfuerzos para mejorar y marcar las directrices de la ciudad futura. En cambio, esta posibilidad de crear una ciudad comprometida con el espacio natural en el que se asentaba quedó

hipotecada en el mismo instante en que no se tomó en consideración el medio físico: playas y campos dunares no estuvieron presentes en los distintos planes urbanísticos.

La primera guerra mundial, la guerra civil y la segunda guerra mundial marcaron hasta 1945 el final de esta etapa. En cualquier caso, supuso un retraimiento importante en el tráfico y el comercio marítimo internacional, con intervalos de reactivación; obligando a posponer en infinidad de ocasiones la ejecución de los proyectos de ampliación del puerto. A este periodo corresponden:

- a) Las obras del dique de León y Castillo, que se acometieron entre 1927 y 1935. El consorcio germano-español COPA (Compañía Metropolitana de Barcelona y Neder Landsche Martechapuoor Haweniwaken de Alemania) tuvo la contrata de las obras. El puerto alcanzó más de 2,5 km. de longitud, 180 hectáreas de aguas abrigadas y 15 has. de superficie de servicios. Con estas dimensiones el puerto podía acoger un mayor número de buques sin temor al colapso de la bahía.
- b) El muelle Nuestra Señora del Pino (hoy Base Naval de la Armada), hecho realidad en 1937, fue producto del avance del tráfico frutero como consecuencia del aumento de la producción interior, sobre todo de plátanos.

Esta etapa concluye con un despegue del tráfico y comercio marítimo. El puerto comienza a perfilarse como puerto de escala y avituallamiento, sin menospreciar en ningún caso el relanzamiento del tráfico de cabotaje con los puertos insulares y peninsulares. En alguna medida, ellos constituyeron, en aquellos momentos, cerca del 80% de la actividad portuaria.

2.3 Tercera etapa: la configuración de un puerto internacional

Esta fase de posguerra abre el camino para el desarrollo del puerto de la segunda mitad del siglo XX. Desde 1946 comienza a apreciarse una evolución del tráfico en sentido positivo.

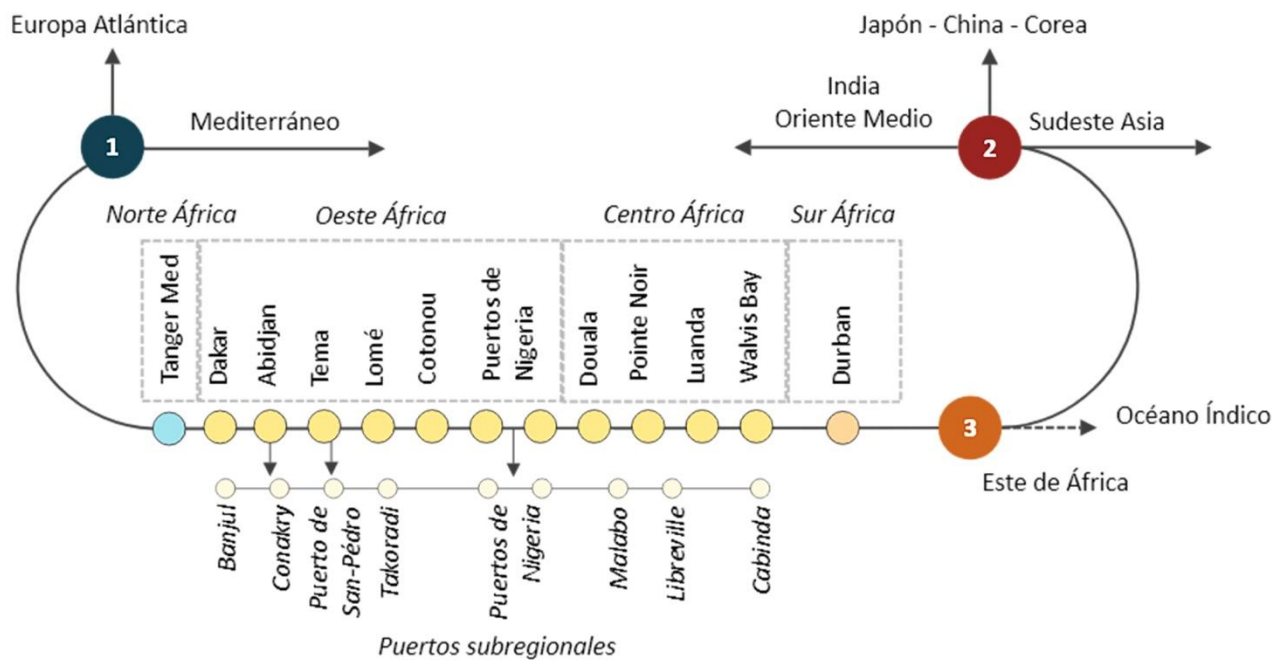
Ello determinó la confección de sucesivos proyectos de muelles. Pero, como ya había sucedido anteriormente, las obras proyectadas nunca fueron ejecutadas en su totalidad. En 1948 se realizó el ensanche del muelle de La Luz; en 1954 el espigón-muelle de La Luz, y en 1964 el espigón-muelle del Castillo, con una mayor superficie terrestre, que une a éstos entre sí.

El periodo que transcurre entre 1946 y 1989 tiene los siguientes rasgos generales:

- a) La aparición del I Plan de Desarrollo Económico y Social (1964-1967), y con él el Plan de Puertos Españoles. Fruto de esta normativa será el Plan de Ordenación del Puerto de La Luz y de Las Palmas. De aquí surgió el muelle de Ribera y la primera fase del dique de abrigo en el puerto.
- b) En junio de 1967 estalla la segunda guerra árabe-israelí. La consecuencia inmediata fue el cierre del Canal de Suez. Esto provocó una desviación del tráfico internacional hacia el sur de África, por Ciudad del Cabo, que arribó al puerto en un número importante.
- c) La ruta desde África, Oriente Medio y Asia pasaba, entonces, por el Archipiélago Canario. Al puerto acudían para avituallarse y repostar los grandes buques mercantes y petroleros que se dirigían a los puertos del Atlántico Septentrional Europeo.

Si bien esta avalancha de tráfico supuso exceder la capacidad y servicios del puerto, no llega, sin embargo, a suponer su saturación, acaparando con el puerto de Santa Cruz de Tenerife un elevado porcentaje del tráfico que transitaba en la ruta sur-norte y norte-sur. Entre 1966 y 1971 el número y el tonelaje de buques aumentó considerablemente. Comparadamente, entre 1966 y los demás años hay dos mil buques más y casi un 50% más de TRB. Ya en 1971 hubo una vuelta a los registros normales. Por otra parte, el puerto no tuvo competidor entre los situados en la costa noroccidental africana (Dakar entre ellos), pues ninguno disponía de las infraestructuras y de los servicios del puerto de La Luz.

- d) En 1973, el Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo (BIRD) concedió a España unos cincuenta millones de dólares (2.900 millones de pesetas en esa fecha). Este crédito se destinó al Ministerio de Obras Públicas que lo repartió entre los puertos de La Luz y Huelva. Al Puerto de La Luz le correspondió unos 1.200 millones de pesetas, que fueron invertidos en la dársena exterior: prolongación del dique de abrigo exterior y el muelle de transbordadores.
- e) Nuevamente, en octubre de 1973 se cerró el Canal de Suez al tráfico marítimo mundial como consecuencia del reinicio de las hostilidades de la tercera guerra árabe-israelí (también conocida como Yom Kippur). Tal y como ya había acontecido la última vez, el puerto de La Luz recuperó el papel de puerto de escala y avituallamiento. Así, entre 1973 y 1974 arribaban los grandes buques tanque que, cargados de crudo de petróleo o derivados, tenían como destino suministrar el potente mercado industrial europeo.
- f) La crisis energética mundial desencadenada en 1973 repercutió sobre el tráfico en tránsito por el puerto de La Luz. El aumento del precio de los fletes para el transporte de crudo, el incremento del precio del barril de crudo, las constantes devaluaciones del dólar y una decreciente demanda, así como la presión ejercida por los distintos intereses de las multinacionales del petróleo mermaron el tráfico marítimo mundial de este producto. Ya no eran rentables los grandes supertanques y, desde entonces, tuvo lugar un proceso en cadena que comenzó con el amarre de estos monstruos de acero del mar. Posteriormente, el siguiente paso fue el desguace o la reconversión. Al mismo tiempo, se anulaban muchos pedidos contratados entre las navieras y los grandes astilleros, situación que provocó, a su vez, una crisis en las industrias siderúrgicas.



- 1** Las Palmas / Bahía de Algeciras **2** Singapur / Tanjung Pelepas / Puerto Klang **3** Puertos Sur de África

Figura 2. Posición global del Puerto de Las Palmas con relación a las potentes regiones que lideran el tráfico mundial de mercancías y contenedores. Fuente: Delgado Aguiar y Hernández Luis (2019).

Este panorama determinó una regresión sustancial en el tráfico de grandes buques y un notable descenso en el avituallamiento de combustible. En los años siguientes fueron llegando al puerto algunos de estos supertanques. Entre 1980 y 1985 amarraron por falta de fletes algunos buques como el Meridian Sky, Kazuko, Hamlet y Laurel con 120.000 TRB de promedio. A partir de 1986 el tráfico mundial se reactivó, estabilizándose los flujos del comercio mundial de petróleo. A ello contribuyó una bajada en los fletes y un descenso del precio del barril, que permitió un escape a esta crisis.

Coincide esta etapa con el despeje de la ciudad, que comenzó a tener un marcado carácter metropolitano. Se ocupó la zona alta de la ciudad y, por lo que se refiere a la edificación, si en 1930 Las Palmas seguía siendo una ciudad con volúmenes bajos, en los años sesenta aparecieron edificaciones de cierta altura y con amplia planta. Las nuevas viviendas se extendieron por la ciudad, remodelándose, inclusive, la zona edificada, sustituyéndose las obsoletas de una única planta por otras de tres y más plantas. Esta situación se

manifestó en casi todos los distritos de la ciudad, pero con mayor rigor en la zona de Las Canteras, Los Arenales y el Puerto, tanto por la intensidad como por la rapidez del proceso. Ni el Plan General de Ordenación Suazo de 1943, ni el Plan General de Ordenación Urbana de 1962 alteraron la dinámica explosiva de crecimiento incontrolado que comenzaba a manifestarse en la morfología urbana, del que fueron un claro ejemplo los barrios marginales y de autoconstrucción, diseminados por la periferia circundante, que constituirían las áreas más marginales.

Con la prolongación de la Avenida Marítima del norte (finalizada en 1988) el acceso a la ciudad mejoró y supuso un importante nudo de comunicaciones que enlazaría el puerto con la ciudad y la isla, aunque la salida de tráfico rodado por el norte quedaría continuamente ahogada por el cuello de botella que suponía atravesar la ciudad por Mesa y López o Guanarteme (espacios sometidos actualmente a remodelación).

En lo que respecta a la morfología portuaria, una vez concluido en 1977 el dique exterior, se acometieron obras de acondiciona-

miento y mejora de la infraestructura y de los servicios, con nuevos depósitos y almacenes fruto de las concesiones a particulares. Con la prolongación del dique Reina Sofía la dársena exterior pasó a tener una mayor superficie de abrigo, que permitió ejecutar obras de ensanche en el propio dique y la culminación de las obras de ampliación del dique León y Castillo. Todo ello redundó en mejores condiciones para el atraque y la operatividad, extendiéndose la actividad comercial a casi todo el puerto exterior. En especial, dos tipos de tráfico empezaron a definir con claridad una cierta especialización portuaria: el tráfico de contenedores, en donde el puerto comenzaba a operar como terminal de transbordo, y el tráfico de cruceros que comenzó a despuntar en la década de los ochenta del siglo XX como resultado del nuevo impulso de los cruceros y la aparición de nuevas tipologías de buques, tecnológicamente más desarrollados.

2.4 Cuarta etapa: el actual puerto global

Esta cuarta etapa enlaza con la anterior en tanto que la especialización de las funciones queda resaltada, potenciada y las inversiones portuarias se orientan a consolidar y mejorar la capacidad de las infraestructuras y de los servicios. El momento de inicio de esta última fase se corresponde con el despegue del puerto como hub de contenedores en el Atlántico medio, así como base de cruceros en el área, reforzando la que ya disponía como puente entre Europa, América y Asia (Figura 2). En esta fase destacan las inversiones en la expansión de la base de contenedores, el refuerzo de la Zona Franca, y la reubicación de funciones como la de pasajeros interinsulares y con la Península Ibérica, que ha sido desplazada progresivamente hacia la dársena exterior, en donde las compañías navieras punteras como Armas y Fred Olsen disponen de espacios para sus operaciones.

Es también el momento de la remodelación del *waterfront* del puerto-ciudad. Se promueven proyectos e iniciativas, algunas

con rotundo fracaso y otras reconvertidas como consecuencia de la crisis financiera de 2008 a 2016. En el área portuaria de Las Palmas de Gran Canaria se están renovando los espacios con el propósito de favorecer la captación de actividades de ocio y recreación. Destacan entre otras actuaciones:

- a) La marina deportiva, que se sitúa como la mayor de Canarias con una capacidad superior al millar de atraques, con expectativas de ampliación y mejora para el acceso de la población y como lugar de ocio. En el 2005 se inauguró un edificio comercial y de ocio en el Muelle Deportivo, con 2.553 metros cuadrados, sobre dos plantas, cuyo volumen queda a nivel del principal eje viario marítimo.
- b) A principios de 2003 se inauguró el centro de ocio y comercio 'El Muelle', con una superficie edificada de 39.100 metros cuadrados distribuidos en cinco plantas que albergan diversos negocios comerciales de franquicias y firmas reconocidas, ocio y restauración.
- c) El Acuario de Loro Parque SA, en la zona contigua al centro comercial El Muelle, junto al muelle Sanapú, supone un cambio definitivo a los usos del puerto en sus límites con la ciudad, tratando de aportar y competir en oferta de ocio y recreación con la propia ciudad. Ello ha sido decisivo para impulsar la regeneración de los espacios portuarios (muelles y áreas anexas) sin funciones destacables, en franco retroceso.
- d) El Plan Especial de Ordenación recogía un reclamo ya histórico como es la reconversión de la Base Naval como puerto de cruceros turísticos, integrado en la estructura urbana de una de las áreas comerciales importantes de la ciudad, Mesa y López y su contigüidad a la Playa de Las Canteras. Otro pasillo singular aún en proceso de transformación, de peatonalización y para el uso del transporte urbano de pasajeros con el proyecto *Metro Guagua*, que establece una línea medular que articula la movilidad urbana de norte a sur.



Figura 3. Área urbana portuaria del Istmo. Fuente: Base cartográfica GRAFCAN, IDE Canaria. Elaboración propia.

Se debe resaltar que el tráfico de cruceros constituye una de las actividades portuarias estratégicas que ha definido una de las funciones principales del puerto en los últimos años y sus relaciones con la ciudad. El área del puerto de Santa Catalina tuvo, durante la segunda mitad del siglo XX, múltiples usos: comercial y marítimo exclusivamente relacionado con la pesca, el avituallamiento de buques, el tráfico de pasajeros entre islas y el depósito de contenedores. En definitiva, el turismo de cruceros ha generado efectos transformadores sobre el borde de contacto entre el puerto y la ciudad y de gran peso en actuaciones públicas.

e) El gran ensayo de la *Gran Marina* (2006) de los arquitectos César Pelli y Carlos Ferrater (ganadores del concurso de ideas para la regeneración urbanística y arquitectónica del frente marítimo) nunca se concretó como obra emblemática del *Plan Parcial Territorial 2 del Litoral de Las Palmas de Gran Canaria*.

f) En este momento, se está produciendo un proceso de integración urbano portuario, y de interacciones entre espacios transformados para el ocio y la recreación, en especial, con el área turística de Las Canteras. Así, pasarelas (en construcción) y pasillos peatonales transitan por vías internas de la zona del istmo, conectando el Parque de Santa Catalina hasta la playa. Todo ello sin que se haya desarrollado un plan de ordenación conjunto entre el puerto y la ciudad.

Se trata de un tablero urbano con más de 200 has. que da cabida a innumerables actividades relacionadas con el ocio, la recreación, la cultura (espectáculos, museos), el atraque de buques (cruceros, yates), el comercio, el tránsito de vehículos, además de lugar para el intercambiador de transporte público interurbano, sede del CLAH de Cruz Roja y sede del CL-PMA de Naciones Unidas (Figura 3).

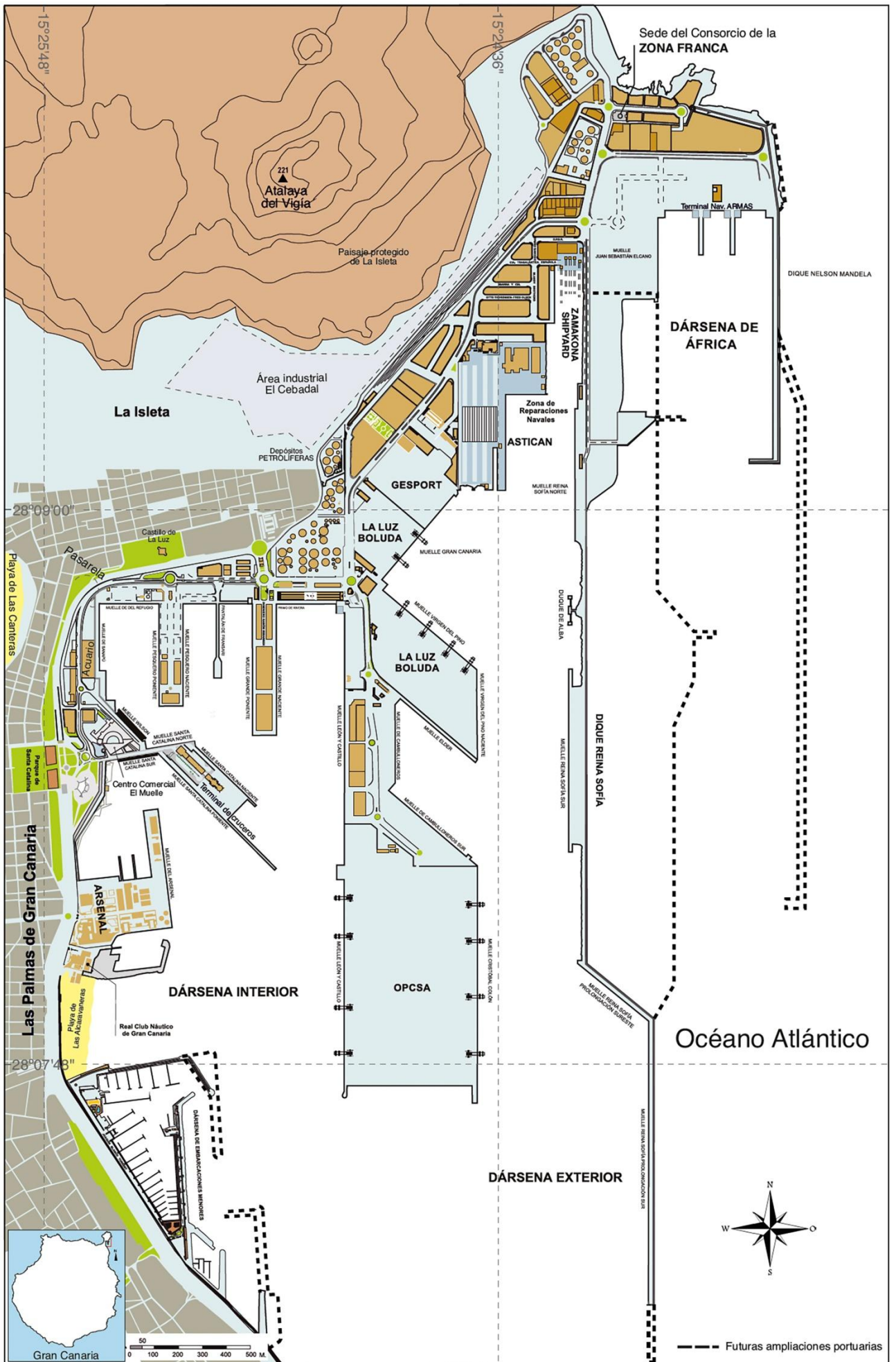


Figura 4. Plano actual y ampliaciones futuras del Puerto de Las Palmas.
 Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas. Ortofotos GRAFCAN (2019). Elaboración propia.

En líneas generales, estas recientes propuestas y actuaciones han excluido del debate público la visión de los ciudadanos. Prevalcen los intereses de los agentes políticos (institucionales) y económicos (grandes empresas) y un deambular por propuestas heterogéneas.

3. ACTIVIDADES Y FUNCIONES PORTUARIAS

Las actuales funciones del puerto son el resultado de más de un siglo de desarrollo y evolución del puerto de Las Palmas. Como se ha relatado anteriormente, ha sido un puerto cuya situación geográfica ha marcado su identidad. Fue fundamental en el desarrollo insular y regional, jugó un rol de gran importancia en el tráfico marítimo con los puertos españoles en una época (al menos hasta los años setenta) en la que todavía el transporte aéreo no le hacía competencia. Sus roles más señalados fueron los de puerto de escala, avituallamiento, pasaje y pesca; prácticamente testimonial en la actualidad después de la reducción de la flota pesquera española tras la apropiación absoluta de las aguas pesqueras saharauis por Marruecos.

En los dos últimos decenios del siglo XX se reforzó su función de escala con una clara especialización en el transbordo de contenedores, se consolida y crece como puerto de cruceros y, de modo muy claro, ocupa un lugar destacado a nivel nacional como puerto *bunkering*. Estas tres funciones se han afianzado en los dos primeros decenios del siglo XXI, de tal modo que las inversiones en infraestructura y servicios de la Autoridad Portuaria han sido orientadas a reforzar y garantizar las actuales prestaciones de los tráficos de *bunkering*, contenedores, cruceros y pasaje (Figuras 5 a 8), que son los que reportan los mayores ingresos del conjunto de las operaciones portuarias. Una función, que tampoco debe pasar desapercibida por su importancia en el entorno geográfico en el que se desenvuelve el puerto, es la de las reparaciones navales, con astilleros de relevancia (Astican) que permiten dar soporte a buques en seco.

Dispone de 7 gradas de 30 metros de anchura y de 167 a 217 metros de longitud. Conscientes de su importancia está en proyecto la construcción de un dique seco anexo al Muelle Este de Astican para mantenimiento y reparación naval que permita la varada de buques hasta 320 metros de eslora, 41.6 metros de manga, 9.5 metros de calado y en torno a las 95 mil toneladas de peso muerto.

El mapa del puerto (Figura 4) nos muestra un entramado complejo de dársenas, muelles y equipamientos que han ido creciendo y migrando desde la zona de contacto con la ciudad hasta el exterior a medida que era necesario más espacio para las operaciones de contenedores en un entorno cada vez más exigente de las navieras para mejorar la eficiencia en términos de tiempo y coste de operaciones. Asimismo, en los diques exteriores se han ido concentrado las operaciones de mayor movimiento de buques, exigencia por volumen y alta peligrosidad. El turismo de cruceros representa una actividad económica en continuo crecimiento, aun cuando los vaivenes económicos no parecen haberle mermado intensidad y expansión. Ha adquirido un papel protagonista en las zonas de contacto con la ciudad, realzando las actividades económicas y turísticas. Las navieras como Royal Caribbean se internan en los circuitos europeos que tradicionalmente estuvieron dominados por la naviera italiana Costa Cruceros y la noruega NCL Cruceros. En el 2013 la naviera MSC Cruceros establece su sede en el puerto de La Luz y Las Palmas como puerto de salida para sus cruceros por el Atlántico como efecto de los conflictos sociales y la inestabilidad política en el mediterráneo africano, especialmente en Egipto y Túnez, y durante el convulso período de la primavera árabe surgido en el 2010.

REFERENCIAS

- Delgado Aguiar, G. (1992). *Transporte y comunicaciones marítimas en Gran Canaria*. CIES. Las Palmas de Gran Canaria: La Caja de Canarias.
- Delgado Aguiar, G. (1998). *Las relaciones puerto-ciudad en Las Palmas de Gran Canaria. Tensiones y tendencias territoriales*. *Vegueta*, 3, Universidad de Las Pal-

mas de Gran Canaria, 243-253. Recuperado de <http://www.revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/view/155/300>. Último acceso: 6 de marzo de 2020.

Delgado Aguiar, G. (2000). Los cruceros en el confín atlántico de Europa: Canarias. En R. Castejón y J. Charlier (Dir.) *El renacer de los cruceros: la mundialización de los negocios turísticos y marítimos*, pp. 123-136. Santander: Fundación Portuaria.

Delgado Aguiar, G. et al. (2007). *Puertos y sistemas portuarios de las Islas Atlántica Europeas (Canarias, Azores y Madeira)*. Santa Cruz de Tenerife: Editorial Idea.

Delgado Aguiar, G. et al. (2014). The processes and recent trends in the spatial restructuring of the port cities of the Canary Islands and Madeira as a cruise destination. *Portus Plus*, 4, 12. Venecia: Rete. Las Pal-

mas de Gran Canaria, una metamorfosis truncada. En *V Coloquio Internacional de la Gobernanza de los puertos atlánticos (siglos XIV-XXI), Puertos y Desarrollo*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Delgado Aguiar, G. y Hernández Luis J. A. (2019). Transporte Marítimo, Redes Portuarias Atlánticas y Mediterráneas. El Ejemplo de Canarias. *Revista de Estudios Andaluces*, 38, 28-49. doi: <http://dx.doi.org/10.12795/rea.2019.i38.02>.

Ramón Ojeda, A. A. y González Morales, A. (2019). Las Palmas de Gran Canaria. La ciudad, su litoral y su puerto. *Investigaciones Geográficas*, 71, 119-134. doi: <https://doi.org/10.14198/INGEO2019.71.06>.

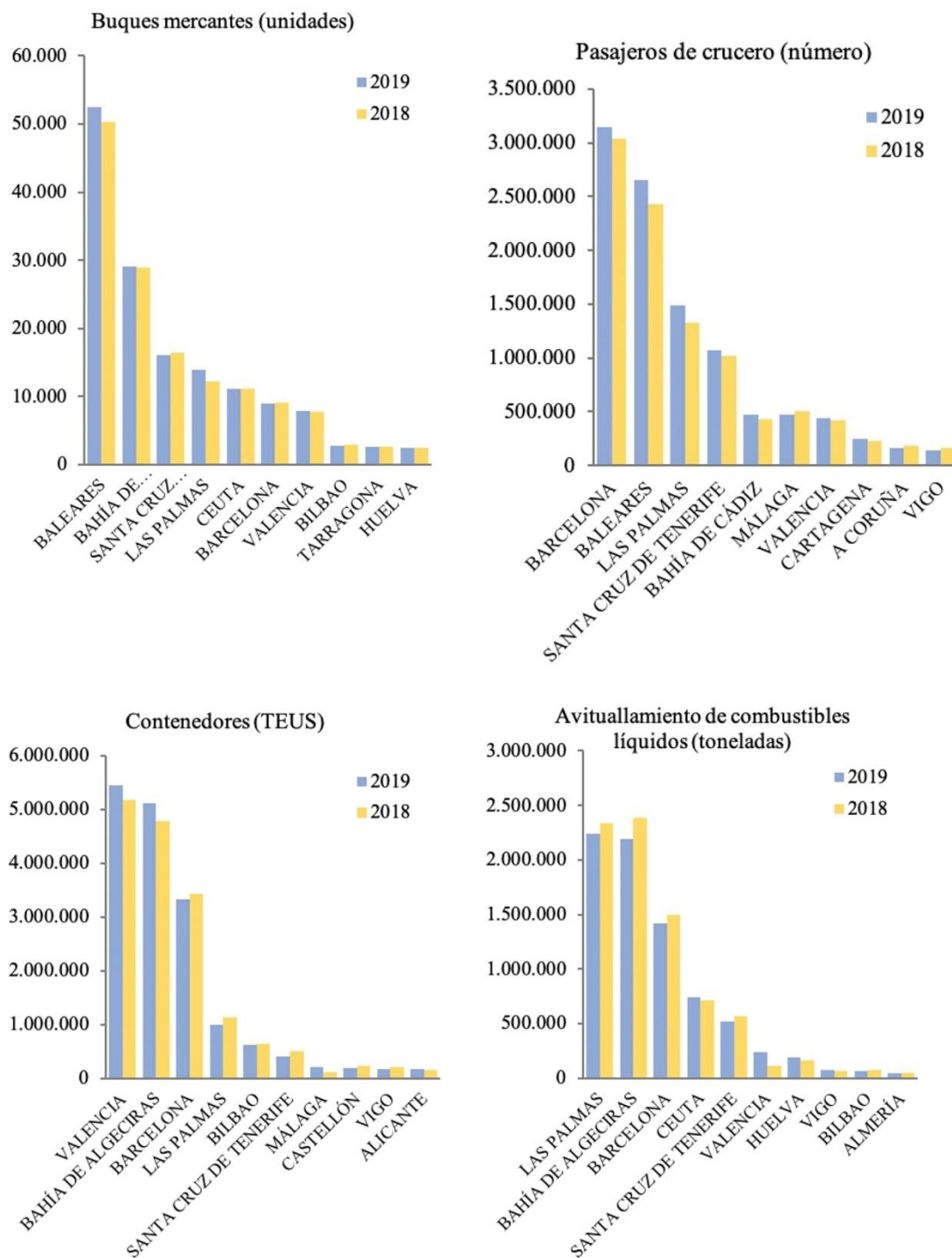


Figura 5 a 8. Tráfico de buques, pasajeros de cruceros, TEUS y avituallamiento de combustibles, 2018 y 2019. Fuente: Puertos del Estado y AA.PP. Resumen General del Tráfico Portuario, 2018 y 2019.



La singular aportación de Los Riscos a la geografía urbana

Dr. Santiago Hernández Torres
Servicio de Urbanismo. Ayto. Las Palmas GC
Departamento de Geografía
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
santiago.hernandeztorres@ulpgc.es

Dra. Carmen Ginés de la Nuez
Departamento de Geografía
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
carmen.gines@ulpgc.es

Una de las aportaciones más singulares que Las Palmas de Gran Canaria realiza al debate sobre la reconfiguración capitalista de los espacios urbanos, sus transformaciones y desigualdades podemos visualizarlas en los RISCOS.

Esta terminología define una formación residencial específica que caracteriza la ciudad consolidada en su tránsito físico entre el centro histórico y la variedad de desarrollos contemporáneos que han venido apareciendo desde mediados del siglo XX.

Con una identificación religiosa que se vincula a la dinámica social y cultural de siglos precedentes, podemos distinguir de norte a sur la formación conjunta de San Lázaro-San Bernardo-San Nicolás-San Francisco, la de San Roque, la de San Juan y la de San José.

Su configuración espacial puede considerarse un compendio de situaciones diversas que resultan de la coexistencia de un relieve accidentado, de un origen histórico que podemos remontar al siglo XVI, de una complejidad en el entramado irregular de calles y construcciones y de una variada tipología edificatoria en la que sobresale su limitada volumetría, todo ello en un espacio densamente ocupado por la población.

Desde el punto de vista sociodemográfico, los Riscos pierden de población residente desde el año 2000 al 2019 (-2,1%) cuando el conjunto de la ciudad ha experimentado en ese mismo periodo una tenue evolución positiva (5,6%), matizado por la especificidad en cada barrio.

A ello se suma una mayor presencia de población anciana. Los mayores de 74 años suponen el 9,6% de la población frente al

7,6% del municipio). Por el contrario, su colectivo infantil es algo menor (12,3% frente a 13,4% global).

Los Riscos no son barrios de extranjeros. Su carácter autóctono es más evidente cuando un 8,9% de los residentes es de origen foráneo, frente al 11,4% en el municipio, teniendo además su población una fuerte impronta cultural y una clara concepción identitaria.

Pero lo más característico de estas formaciones es la elevada presencia de familias con dificultades económicas. El porcentaje de población bajo el umbral de la pobreza es significativo.

El poblamiento es especialmente intrincado, a pesar de la escasa altura de los inmuebles. La densidad demográfica de estos espacios es mayor respecto a la media del conjunto consolidado de la ciudad, con 159,5 hab./Ha., frente a los 114,9 hab./Ha. de la media de Las Palmas de Gran Canaria. Ello se relaciona con una tasa de ocupación del suelo muy elevada, el desarrollo de la edificación en ladera, en ocasiones con pendientes pronunciadas, la dificultad de accesibilidad peatonal y rodada que resultan de lo anterior y la falta de infraestructuras y dotaciones y equipamientos, tanto públicos como privados, y la ausencia de un tejido comercial de proximidad.

Las limitaciones funcionales del espacio público de movilidad es lo característico. La trama abigarrada de los Riscos se conforma mediante una red irregular de callejuelas peatonales y con recorridos comúnmente en ladera poco adaptada a la accesibilidad de la población con movilidad reducida. El espacio

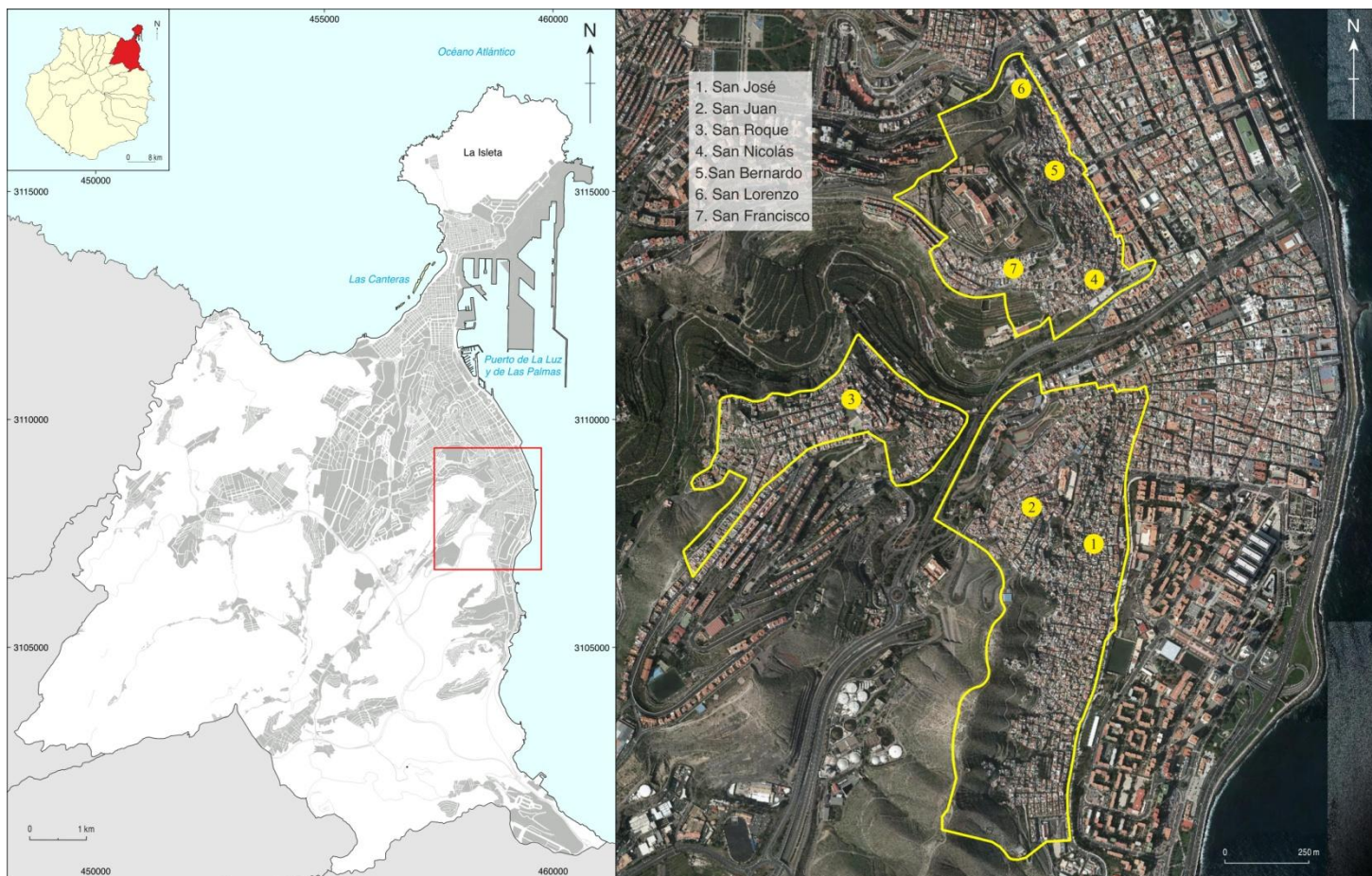


Figura 1. Localización de los Riscos. Fuente: Elaboración propia.

viario suele restringirse a pocos recorridos estructurales y en casos como San Nicolás-San Bernardo o San José a una localización perimetral en la forma física del barrio.

Esta característica se traduce en una trama abigarrada que es resultado de un origen histórico y de unas pautas de ocupación residencial exentas de planificación, así como de una distribución irregular de la propiedad como consecuencia de un loteado de parcelas como hecho consumado de su apropiación espontánea. No hay dos casas iguales, es muy difícil observar una calle con desarrollo longitudinal rectilíneo y no existen referencias comunes en la definición del espacio público.

A ello se le suma la presencia de muchas construcciones en mal estado, siendo en la mayor parte de los casos resultado de procesos irregulares y autoconstruidos. Predominan las viviendas crecederas, y abundan los ejemplos de alojamientos informales, de tal modo que junto a unidades en buen estado de 2-3 plantas podemos ver otras muchas con distinto nivel de deterioro, con añadidos

constructivos y de materiales oportunistas y baratos, con estructuras ruinosas y algunas infraviviendas.

Se ejemplifica, por tanto, la vulnerabilidad urbana de muchos barrios tradicionales de la ciudad española, con los matices propios de la evolución histórica de Las Palmas de Gran Canaria como urbe portuaria y comercial, y los que se derivan del emplazamiento en espacios de orografía accidentada y vinculación, en el pasado, con los espacios agrarios circundantes.

A una debilidad estructural derivada de las condiciones de la vivienda, las condiciones económicas de sus habitantes, las dificultades de acceso de la población y la falta de dotaciones, se suma otra de carácter subjetivo que de algún modo estigmatiza estos espacios para el resto de la población urbana de la ciudad.

Producto de esta situación de vulnerabilidad urbana se han desarrollado planes municipales orientados a la mejora de los equipamientos públicos, restauración de calles y mejora de la accesibilidad. El Plan Especial de

Reforma Interior de San Nicolás es un buen ejemplo, aumentado la posibilidad de acceso rodado a la parte alta de este conjunto residencial con la creación de nuevas calles y espacios públicos para el ocio y la relación social. La preocupación por la accesibilidad y por la interconexión peatonal con el resto de la ciudad ha llevado a la ejecución de proyectos demostrativos que pretenden favorecer la movilidad de sus habitantes, como la utilización de escaleras automáticas, en varios barrios, y ascensores panorámicos, como en San José.

En cualquier caso, la dificultad para conseguir una solución integral a la movilidad en estos entornos de ladera, ha acentuado las necesidades en la mejora de los recorridos peatonales y la aportación puntual en los programas municipales de supresión de barreras, de mejora de la accesibilidad vertical o de gestión del transporte público.

A pesar de estos inconvenientes y de las limitaciones fisiográficas y funcionales, los Riscos son también barrios con importantes fortalezas derivadas de los valores identitarios de su población, de su peculiar patrimonio histórico y etnográfico, y del atractivo de su entorno paisajístico de gran relevancia en la estructura territorial de la ciudad.

Estas fortalezas no se han acompañado de iniciativas de desarrollo local que obtengan aprovechamiento de los recursos territoriales, a pesar de que, en su conjunto, los Riscos constituyen una de las imágenes icónicas que diferencian a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Llama la atención como la gestión actual del espacio público y su implicación en un entorno vulnerable, de trama abigarrada y en ladera, no encuentra respuestas en las potencialidades de su carga cultural y paisajística. A esta incongruencia se resalta en el contexto del movimiento turístico creciente en la ciudad.

Dicha actividad podría ser un mecanismo para potenciar el emprendimiento, el empleo local y la autonomía de la población en sus

aspectos básicos, reduciendo el impacto negativo de la vulnerabilidad.

Estos entornos carecen de infraestructuras expositivas con recorridos temáticos, de dotaciones específicas para la interpretación, de rincones de estancia y observación o de espacios ambientales singulares que pudieran generar actividad productiva en su entorno.

El desconocimiento jurídico, procedimental y de gestión empresarial básica en los vecinos tampoco facilita determinadas posibilidades de dinamización del espacio público y el conjunto edificado anexo para soluciones de desarrollo local relacionadas con un tejido turístico o de comercio básico. No se aprecian iniciativas de reutilización de edificios en desuso para vivienda vacacional o minialbergues temáticos, ni encontramos guías locales o agentes de animación sociocultural.

De un modo más exhaustivo, destacamos los siguientes rasgos comunes a los riscos urbanos a la hora de caracterizar su falta de dinamización:

- Limitaciones en la oferta de dotaciones y en el espacio público para consolidar la participación ciudadana como mecanismo para el desarrollo sociocultural y la participación en estos barrios.
- La falta de una estrategia pública y privada que ponga en valor las cualidades morfológicas y de representación histórico-urbana de los Riscos como singularidad de la ciudad.
- La inexistente o el restringido desarrollo del espacio público de esparcimiento y la baja calidad ambiental del entorno: ausencia de zonas verdes, falta de mobiliario urbano, ausencia de recorridos peatonales, escasa preocupación por los aspectos paisajísticos y artísticos (tratamiento cromático de fachadas), deficiente señalética, etc.
- La falta de costumbre o incentivos a la reutilización de inmuebles abandonados para usos colectivos que se impliquen en el dinamismo de estos barrios como ámbitos singulares e innovadores.



Figura 2. Detalle de los Riscos de San Nicolás y San Francisco. Fuente: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.



Figura 3. Detalle del Risco de San Nicolás. Fuente: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.



Figura 4. Vista del Risco de San José. Fuente: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.



Figura 5. Vista del Risco de San Juan. Fuente: Elaboración propia.



Figura 6. Detalle del Risco de San Roque. Fuente: *Elaboración propia.*

- La falta de una estrategia general para el aprovechamiento de los riscos tradicionales como recurso turístico del territorio en la ciudad, aprovechando sus atractivos culturales, paisajísticos y de identidad social. En San Nicolás se han observado puntuales esfuerzos vecinales en la selección y acondicionamiento de ciertos recorridos para la invitación y el acompañamiento de turistas que pasan por los alrededores.
- Las dificultades, desconocimiento y falta de incentivos para el aprovechamiento turístico de sus valores culturales relacionados con su historia y etnografía (artesanía, gastronomía, apropiación tradicional del espacio público, etc.) que deriven en actividades económicas complementarias.
- La ausencia de incentivos para el uso del espacio público para ofertar un tejido económico innovador, asociado a la cultura, el arte, la atención social, la vida en laderas, etc.

A la escasa articulación de dinámicas de aprovechamiento de sus fortalezas territoriales, se suma las dificultades para dar una respuesta adecuada a los problemas de vulnerabilidad y pobreza urbana que caracteriza estos barrios.

Aquí encontramos todo tipo de dificultades. Algunas se derivan de las limitaciones presupuestarias de las administraciones públicas para la atención social. Otras se corresponden con la complejidad del trabajo en la dinamización social. Por ejemplo, la falta de un tejido económico local es un hándicap fundamental en los riscos tradicionales para responder a la vulnerabilidad mediante las posibilidades de empleo y dinamismo económico en la población residente. Tampoco debemos olvidar la limitación del aprovechamiento del espacio público para paliar las dificultades de la población más vulnerable (infantil, ancianos, discapacitados) mediante su implicación en la vida colectiva del barrio, restringiéndose en mu-

chos casos al esfuerzo dinamizador de los propios vecinos.

En este contexto de fortalezas y limitaciones, la Corporación capitalina está inmersa en un proceso de formulación de planes especiales de regeneración de estos barrios, por cuanto se muestra la oportunidad del debate y la preocupación fuera del ámbito académico por las cuestiones abordadas en la Geografía Urbana.

En la línea de muchas ciudades españolas se ha realizado un diagnóstico de la realidad de los Riscos, con una fuerte base participativa. (véase en Internet los resultados del proyecto Barrios Pendientes (<https://www.geursa.es/2018/11/15/jornadas-barrrios-pendientes/>) y se han aportado diferentes alternativas de ordenación-regeneración para cada núcleo, con su correspondiente evaluación ambiental estratégica (<https://www.laspalmasgc.es/es/online/sede-electronica/comision-de-evaluacion-ambiental-de-planes/>). Esperemos que esta iniciativa integral de actuación incida en un cambio de los Riscos que devenga en una mejora de su situación y en el desarrollo de sus potencialidades.

REFERENCIAS

- Alguacil Gómez, J. y Camacho Gutiérrez, J. (2014). La vulnerabilidad urbana en España. Identificación y evolución de los barrios vulnerables. *EMPIRIA, Revista de Metodología de Ciencias Sociales*, 27, 73-94.
- Batista, C., Hernández, T. e Inglott, E. (2000). El Risco de San Nicolás: una historia olvidada y una marginación histórica. En *XIV Coloquio de Historia Canario Americana*, pp. 1.005-1.018. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria.
- Capel Sáez, H. (1975). *Capitalismo y morfología urbana en España*. Barcelona: Los Libros de la Frontera.
- Hernández Torres, S.; Ginés de la Nuez, C. y Lozano Mas, Y. (2016). Barrios tradicionales y espacio público: Uso y potencialidades de los riscos de Las Palmas de Gran Canaria. En *XXII Coloquio de Historia Canario Americana*, pp. 1-11. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria.
- Martín Galán, F. (1984). *La formación de Las Palmas, ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*. Las Palmas de Gran Canaria: Junta del Puerto de la Luz y Las Palmas.
- Quintana Andrés, P. (2000). La génesis de un espacio social desigual: los Riscos de Las Palmas durante el Antiguo Régimen. En *XIV Coloquio de Historia Canario Americana*, pp. 990-1.004. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria.
- Torres Gutiérrez, F. J. y García Herrera, L. M. (2011). Metodologías para el análisis de la desigualdad urbana y la exclusión social. Aplicación al caso de la ciudad de Sevilla y sus barrios. *Ería*, 84-85, 103-108.
- VV.AA. (2017). Transformaciones urbanas en tiempos de crisis: vulnerabilidad y segregación residencial en las Palmas de Gran Canaria. En *Actas del XXXV Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles*. Madrid.



El difícil camino para la reposición de los polígonos de vivienda de promoción pública en Las Palmas de Gran Canaria

Dr. Juan Manuel Parreño Castellano
Departamento de Geografía
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
juan.parreno@ulpgc.es

Mario Suárez Naranjo
Sociedad Municipal de Gestión Urbanística de LPGC (GEURSA)
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
mario.suarez@geursa.es

1. CRECIMIENTO URBANO Y VIVIENDA DE PROMOCIÓN PÚBLICA EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (1940-80)

Las Palmas de Gran Canaria experimentó un rápido crecimiento demográfico entre 1940 y 1981. En estas cinco décadas la población de la ciudad se triplicó, pasando de 119.525 a 366.454 habitantes censados y registrando una elevada tasa de crecimiento medio anual del 27,3. Este aumento de población se debió tanto al crecimiento natural, que siempre registró valores elevados, como a la llegada de un número también alto de inmigrantes, en especial desde el interior de la isla de Gran Canaria y de las islas orientales de Fuerteventura y Lanzarote (Díaz Hernández, 1990).

El crecimiento poblacional no vino acompañado de un crecimiento similar de las viviendas construidas por lo que se agravó el secular déficit de viviendas que ya caracterizaba a la ciudad, especialmente elevado en esos momentos ya que la mayor parte de la población tenía unos recursos económicos muy limitados. Como expresión evidente de la situación, al paisaje urbano tradicional de los Riscos se sumó el de nuevos enclaves de chozas e infraviviendas.

La truculenta anexión en 1939 del municipio de San Lorenzo de Tamaraceite al de Las Palmas de Gran Canaria permitió que la corporación capitalina dispusiese de amplias zonas sin edificar contiguas al casco urbano sobre la terraza sedimentaria existente entre los barrancos de Guinguada y Tamaraceite. Esta zona, de topografía poco

abrupta compuesta por hoyas, mesetas, anchos fondos de barranco y lomos con suaves pendientes, tenía unos precios del suelo reducidos, propicios para albergar el crecimiento de la ciudad. En consecuencia, el Ayuntamiento (a través de su Patronato Municipal de la Vivienda) y el Mando Económico de Canarias, que había sido creado en 1941, iniciaron pronto la edificación de las primeras promociones de vivienda pública en la zona.

Las primeras promociones, germen de lo que sería la Ciudad Alta, fueron llevadas a cabo en la segunda mitad de los años cuarenta, al margen de la ordenación prevista por el Plan General vigente desde 1944 (Casariego, 1988). En concreto, el Ayuntamiento ejecutó un grupo de 422 viviendas unifamiliares en el barrio de Altavista, la promoción García Escámez, y el Mando Económico de Canarias hizo lo mismo con 158 viviendas en la barriada de Schamann (la promoción Generalísimo Franco). Estas dos unidades residenciales, planteadas como actuaciones segregadas y autónomas, con iglesia, colegio y mercado, respondían a los principios residenciales y habitacionales de la Autarquía, asumiendo un modelo ruralizante en el crecimiento urbano de la ciudad. Desde estas primeras operaciones está presente la amortización como mecanismo de acceso y, en este caso, las viviendas fueron entregadas preferentemente a mutilados y excombatientes de guerra, así como a trabajadores municipales.

En esos años y durante el primer lustro de los cincuenta el Ayuntamiento también construyó albergues en la parte alta del barrio de Schamann, con el propósito de dar una vivienda al creciente número de personas que habitaban en cuevas y chozas en deficientes condiciones de habitabilidad. La única actuación que se realizó se compuso de 196 viviendas ultraeconómicas, actualmente desaparecidas (Iglesias Hernández, 2003).

La gravedad del problema de la vivienda en la ciudad a lo largo de la década de los cincuenta obligó a intensificar la construcción de viviendas protegidas y a buscar nuevas fórmulas desde la promoción pública. Se impuso la introducción de nuevos materiales y soluciones arquitectónicas como estrategia para abaratar el proceso edificatorio. Durante dos décadas las promociones públicas se basaron en la construcción de edificios plurifamiliares, generalmente de planta rectangular y longitudinal, de hasta 5 pisos sobre rasante, generalmente de doble crujía, con jardín comunitario trasero compartido con otro edificio y con viviendas que ventilaban por las dos fachadas longitudinales. Para evitar subidas de costes se evitaba la construcción de plantas bajo rasante, se limitaba la altura de los edificios a la par que se reducía la altura de los techos, se excluían plantas que pudieran suponer mayores desmontes, se reducía el tamaño de las viviendas, se simplificaba el diseño y se optaba por materiales y acabados de menor calidad. De esta manera, la vivienda rural de los años cuarenta fue sustituida por el piso obrero (Parreño Castellano, 2004), situado en barrios con un bajo nivel de equipamiento comunitario, segregados en ocasiones y con escasa articulación con el resto de la trama urbana.

A la iniciativa municipal del periodo anterior se sumaron otros promotores públicos como la Obra Sindical del Hogar, el Instituto Nacional de la Vivienda y, sobre todo, en el caso de Las Palmas de Gran Canaria, el Patronato de la Construcción Francisco Franco. Este Patronato, fundado en 1950 y en el que

concurrían varias administraciones, iba a ser el responsable directa o indirectamente de la construcción de buena parte de las viviendas públicas que se ejecutaron en los cincuenta y sesenta en la ciudad: Martín Freire (1.488 viviendas, en Schamann); Escaleritas (512 viviendas), Rehoyas Bajas (686 viviendas), Rehoyas Altas-Arapiles (2.558 viviendas), Tamaraceite (354 viviendas) y Zárate (650 viviendas) fueron sus actuaciones más destacadas durante esas dos décadas (Martínez Zimmermann, 2001).

Además del Patronato, cabe destacar la intervención directa del Ayuntamiento a través del Instituto Municipal de Vivienda con la promoción de la segunda fase del polígono Generalísimo Franco (258 viviendas) y, sobre todo, las promociones ejecutadas en Escaleritas (1.176 viviendas). El Cabildo Insular de Gran Canaria también ejecutó 408 viviendas en Zárate, con aportaciones del Instituto Nacional de la Vivienda, en la segunda mitad de los cincuenta, en la salida hacia el sur de la ciudad. En muchos de estos casos la amortización siguió siendo el método habitual de acceso, aunque el alquiler se hizo más frecuente en las promociones para la población con menos recursos.

En la década de los setenta la promoción pública siguió guiando el crecimiento urbano con la inclusión de nuevas áreas de expansión. La principal diferencia es que es el Instituto Nacional de la Vivienda el que se convierte en el principal agente de intervención. Éste, usando la vía expropiatoria para la obtención de suelo con buenas condiciones topográficas, se había hecho con amplias superficies en zonas llanas que hasta entonces se habían dedicado a la explotación agraria: la Vega de San José, contigua al barrio de Vegueta en el sur de la ciudad; Cruz de Piedra, en la salida hacia el Norte de la Isla, contigua a las fincas ya urbanizadas de Rehoyas-Arapiles y Lomo Apolinario; y Jinámar, el amplio valle situado entre los municipios de Las Palmas de Gran Canaria y Telde (Parreño Castellano y Moreno Medina, 2006).

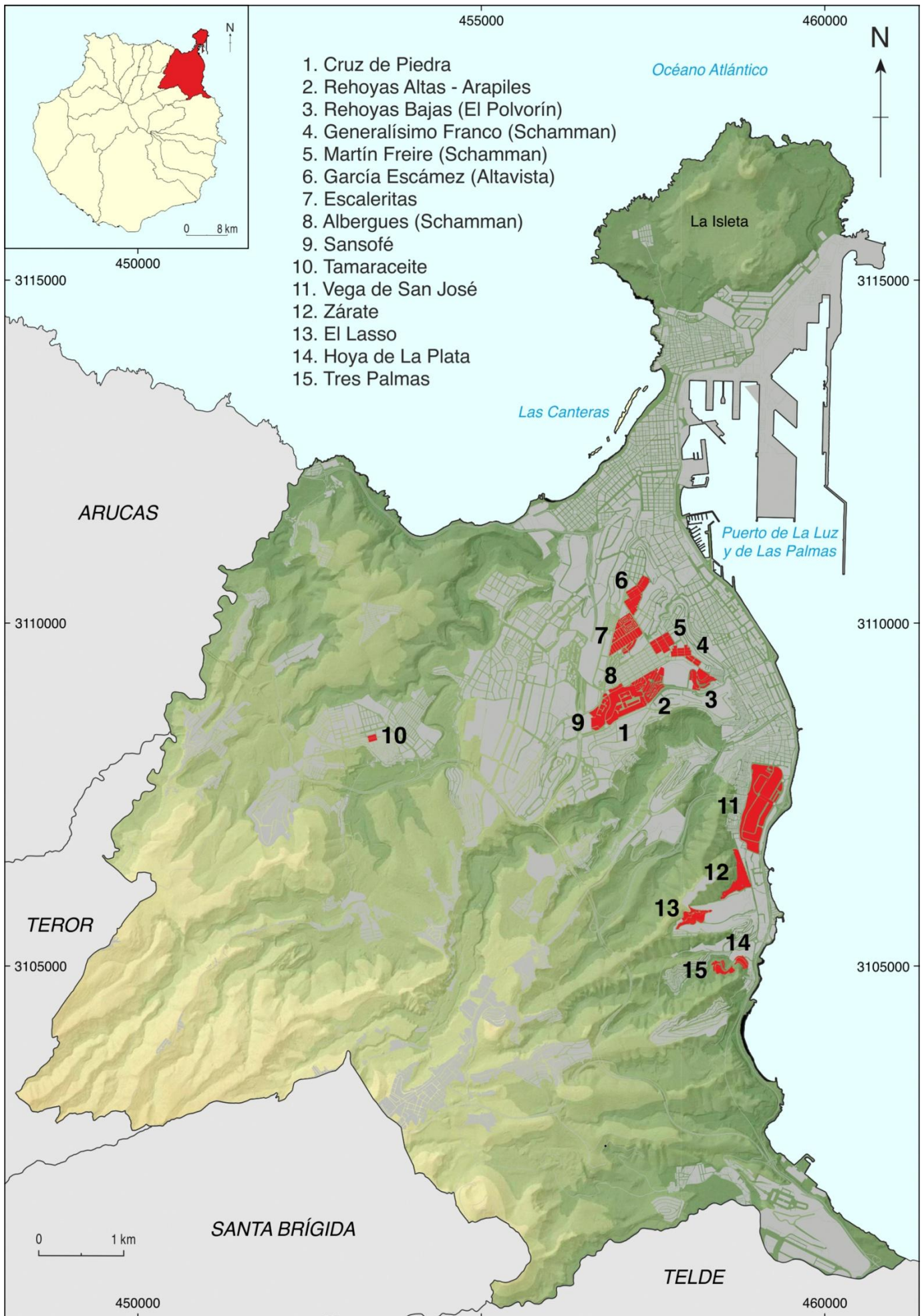


Figura 1. Principales promociones públicas de vivienda (1940-1980). Fuente: *Elaboración propia.*

Las promociones públicas introdujeron importantes cambios tipológicos en los setenta. Estas se estructuraron generalmente en bloques de más altura, en muchos casos con tipología de torre exenta. Las viviendas solían ser algo más grandes, pero persistían situaciones de segregación o de baja calidad constructiva. Con este concepto tipológico se construyeron buena parte de las 3.146 viviendas promovidas en la Vega de San José y las 1.500 de Cruz de Piedra entre los setenta y ochenta.

Junto a estos dos grandes conjuntos residenciales, el resto de promotores públicos siguió con su actividad. El Cabildo promovió 641 en El Lasso; el Instituto Municipal de Vivienda ejecutó 500 viviendas en Hoya de la Plata y varias promociones tuteladas para cooperativas en colaboración con el Patronato Benéfico de la Construcción Francisco Franco, que sumaron 487 viviendas en Tres Palmas y 594 en Sansofé.

Las promociones públicas promovidas durante el periodo reseñado pronto se revelaron como una fórmula habitacional disfuncional y manifestaron importantes problemas de obsolescencia en muchos casos. De manera temprana los promotores tuvieron que plantearse la reposición de instalaciones de abastecimiento y conducciones de saneamiento, actuaciones de arreglo de fachadas y de impermeabilización de cubiertas. El hecho de que estas viviendas estuvieran en régimen de alquiler o amortización en la mayor parte de los casos ha conllevado continuos gastos de mantenimiento y gestiones complejas para la corporación municipal, ya que ha tenido que ir aprobando diferentes planes de regeneración y renovación urbana. Con el paso de los años, algunas de estas promociones empezaron a requerir intervenciones de más calado. En ese escenario se plantearon los primeros proyectos de reposición.

2. EL BARRIO DE EL POLVORÍN

Rehoyas Bajas es el primer gran proyecto de reposición de vivienda pública que ha llevado a cabo en la ciudad de Las Palmas de Gran

Canaria. Antes sólo se habían hecho dos actuaciones de menor envergadura: la reposición de las 136 viviendas de los Albergues en Schamann y la demolición de 32 viviendas en dos edificios de Rehoyas Altas. Por tanto, cuando la corporación capitalina decidió iniciar el proceso de reposición de las 686 viviendas de El Polvorín, como se denomina el barrio en el que se ejecutó la promoción de vivienda pública de Rehoyas Bajas, la experiencia municipal era muy escasa.

El Polvorín fue una promoción compuesta por 23 edificios entregados entre 1959 y 1964 ejecutada por el Patronato Benéfico de la Construcción Francisco Franco. Desde su primera fase, formada por una pequeña actuación de 32 viviendas, en la que participó la Conferencia de San Vicente de Paul, el origen de estas actuaciones estuvo vinculado a la construcción de vivienda para personas sin recursos, chabolistas en su gran mayoría. Este carácter “benéfico” limitó su presupuesto hasta el punto que se optó por una tipología edificatoria que reducía al máximo los costes, la del bloque de 4 o 5 pisos de planta rectangular alargada con doble crujía, y por unas viviendas con dimensiones muy reducidas (entre 38 y 42 metros cuadrados útiles para programas familiares de 5 miembros).

El fin social de la actuación es patente si tenemos en cuenta que se financiaron en parte a través de las donaciones de las Campañas de Navidad, en un contexto en el que se quería que éstas fueran un elemento de lucha “pro-vivienda del necesitado” (Gago Vaquero, 2010).

El Polvorín se construyó sobre una de las segregaciones de la gran finca que los herederos de Juan Bautista Carló y Guersy tenían en el entorno del barranco de Mata. Esta segregación, la más cercana a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, se componía en gran parte de terrenos con fuertes pendientes, de hasta el 40%, y una cantera abandonada en la que no se había realizado ninguna restauración topográfica. Las elevadas pendientes y la

obligación de reducir costes motivó que la mayor parte de los edificios se dispusieran en bancales adaptados al relieve, resultando una distribución de los edificios en hasta nueve arcos paralelos a diferentes niveles de altura. Los edificios se comunicaban mediante una carretera zigzagueante, generando una asfixiante estructura de bloques alineados y longitudinales separados por calles estrechas, sin espacios libres ni equipamiento alguno. De hecho, hasta 1970 no se terminó la construcción del colegio y, a pesar de la gran cantidad de niños en el barrio, hasta 1977 El Polvorín no contó con una escuela infantil.

Desde muy pronto los edificios mostraron claros síntomas de obsolescencia. En el estudio sobre el estado de los edificios, que se hizo con el fin de declarar la zona como área de reposición, se destacaban los problemas existentes en las instalaciones de saneamiento y abastecimiento, las humedades por falta de impermeabilización, la existencia de grietas estructurales, el mal estado en general de las edificaciones, la presencia de aluminosis, la baja calidad constructiva y la falta de mantenimiento. Al mismo tiempo, los problemas sociales de delincuencia, tráfico de drogas y otros ligados a la pobreza en el barrio no tardaron en aflorar. El Polvorín se había convertido en la mejor expresión de un barrio de ínfima calidad habitacional, problemático y estigmatizado.

Todas estas razones llevaron a la administración municipal a plantearse la reposición de sus edificios, aprobándose un primer proyecto en 1992, después de considerar otras opciones centradas en la rehabilitación integral.

3. LA REPOSICIÓN DE EL POLVORÍN

Desde un primer momento, la reposición del barrio se enmarcó en un proyecto que desbordaba los límites del barrio y que pretendía la reforma interior del espacio circundante. Tras la aprobación de diversos Planes Especiales de Reforma Interior entre 1993 y 2004, en un proceso de continua reformula-

ción de propuestas, el proyecto planteó el crecimiento del barrio utilizando terrenos anexos frente al parque de Rehoyas, en la parte baja, y de la cantera y de un campo de fútbol junto al barrio de San Antonio, en la parte alta. Se planificó un cambio completo del viario y de la estructura parcelaria, sustituyéndose la calle de subida por tres vías paralelas interconectadas por la parte occidental. La conexión con el exterior se mejoró, introduciéndose un nuevo acceso desde el Parque de Rehoyas.

Los primeros trabajos de reposición se iniciaron en 1995, tras firmarse un convenio de cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, la Comunidad Autónoma de Canarias, el Cabildo de Gran Canaria y el ayuntamiento de la ciudad, dentro del contexto del propósito general de liquidación del Patronato Benéfico de Construcción Francisco Franco (Gago Vaquero, 2010). La reposición se fue realizando en diferentes fases en cadena, culminando en 2009 con la entrega de las últimas casas. Un proceso lentísimo en el que hubo continuos cambios en la propuesta de planificación con el propio devenir político de la institución capitalina.

Finalmente, en el barrio se han repuesto 522 viviendas en 10 parcelas, en bloques de entre 3 a 7 plantas, con garajes bajo rasante, un elevado número de plazas de aparcamiento en la calle y con viviendas que oscilan entre 67 y 76 metros cuadrados. Se han creado 5 parcelas para espacios libres dedicadas a aparcamiento, parque, áreas de juego de niños, huertos urbanos y jardines en ladera. Se mantuvo la parcela de uso educativo, pero el barrio se dotó de un centro cívico y de uso comercial y se construyó una nueva iglesia.

La densidad tras la reposición se redujo de 171 viviendas por hectárea a 65, resultado de la ampliación de espacio ocupado y la reubicación de familias fuera del barrio. A estas familias se les adjudicó vivienda en los barrios de La Isleta, Ladera Alta, El Lasso, Cuesta Ramón, La Paterna-Casablanca III, Almatriche y Tamaraceite.



Figura 2. El proceso de reposición de El Polvorín a vista de pájaro. Fuente: *Elaboración propia. Fotografías Aéreas y Ortofotos: GRAFCAN.*



Figura 3. El Polvorín a mediados de los sesenta y en 2020.
Fuente: Foto superior: <http://socialarqui.blogspot.com/2014/12/viviendas-de-la-etapa-franquista-en-las.html>.
Foto Inferior: Juan Manuel Parreño.



Figura 4. Rehojas Altas-Arapiles. Fuente: Elaboración propia. Fotografía Aérea y Ortofoto: GRAFCAN.

Tabla 1. Promociones de Rehojas Altas-Arapiles

Promociones	Edificios	Número de viviendas	Superficie útil promedio de las viviendas
Martín Cobos	33	874	58,67
Patronato Casas del Ramo del Aire	4	96	57,45
Ntra. Sra. De la Paz	10	500	52,76
Grupo 322	18	330	59,01
Grupo 720	25	758	
Total	90	2.558	57,61

Fuente: Elaborado a partir de GEURSA, Plan Parcial de Rehabilitación Rehojas-Arapiles, 2018.

Más recientemente, la aprobación del ARU de la Cuartería de Mata, ha supuesto la demolición de estas viviendas y su reposición mediante la construcción de un edificio de 37 unidades en el barrio de El Polvorín.

En resumen, El Polvorín ha sentado las bases del modelo de reposición de los polígonos de vivienda de promoción pública ejecutados en la ciudad entre las décadas de los cuarenta y sesenta en lo relativo a las características urbanísticas, tipológicas y operativas.

4. EL BARRIO DE REHOYAS ALTAS-ARAPILES

En el primer lustro de la década de los sesenta, el Patronato Benéfico de la Construcción Francisco Franco ejecutó la edificación de 2.558 viviendas distribuidas en 90 edificios en la finca de Arapiles-Rehojas Alta, otra de las segregaciones que se había realizado de

las propiedades de los herederos de Juan Bautista Carló y Guersy. La finca incluía una zona baja y plana, ocupada anteriormente por cultivos, en torno a la carretera del Norte y otra en pendiente, que conectaba con el barrio de Schamann. Sobre esta parcela se proyectó una actuación con elevados niveles de ocupación del suelo y alta densidad basada en la construcción de edificios generalmente de 4 y 5 plantas, combinando tipologías de planta rectangular alargada con otros en la parte baja en forma de trípode o estrella, agrupados en distintas maneras. Los edificios se concibieron sin garaje bajo rasante, sin ascensor y adaptados a la pendiente mediante la disposición en bancales cuando esta era elevada o perpendicularmente cuando la inclinación lo permitía, con el objetivo de aprovechar al máximo el terreno. La disposición en bancales condicionaba que en mu-



Figura 5. Panorámica de mediados de los sesenta y calle actualmente, en Rehojas Altas-Arapiles.
Fuente: Foto Superior: <http://socialarqui.blogspot.com/2014/12/viviendas-de-la-etapa-franquista-en-las.html>.
Foto Inferior: Calle Virgen de Begoña, Las Palmas de Gran Canaria, Google Street Map

chos edificios la entrada a los portales estuviera por encima o por debajo de la rasante de la calle.

Las viviendas resultantes son pequeñas, con superficies útiles comprendidas entre 52 a 59 metros cuadrados, para programas familiares de cinco miembros.

La actuación se ejecutó a través de cinco fases con fórmulas de acceso diferenciadas. Las 96 viviendas del Patronato del Aire y los grupos 322 y 720 se adjudicaron inicialmente bajo el régimen de compraventa. Para las 500 viviendas de Nuestra Señora de la Paz y otras 30 que se añadieron en la parte baja del barrio, se usó el régimen de amortización. El Grupo Martín Cobos se entregó en régimen de alquiler. Esta diferenciación en el régimen de adjudicación implica mayores diferencias sociales entre los adjudicatarios, quedando reservadas las zonas con más dificultades topográficas para los grupos de menor renta.

La organización territorial del barrio sólo permitió reservar diez espacios libres ordenados, localizados en dos áreas principalmente en las zonas baja e intermedia; amplias superficies sin ordenar en ladera, un colegio, una parroquia, un edificio para la asociación de vecinos y una gasolinera. En ocasiones entre los edificios de planta rectangular existen jardines comunitarios, generalmente apropiados por las viviendas de la planta baja, o calles peatonales. El aparcamiento, claramente insuficiente, se resuelve con pequeños apartaderos o con las plazas disponibles en las calles. Sólo algunas edificaciones anexas a la vivienda permiten la existencia de uso comercial.

Además de constituir Rehoyas Altas-Arapiles un área de escasa calidad habitacional, toda la zona, en especial aquella en la que los inmuebles no están en régimen de propiedad, los edificios tienen serios problemas de conservación. Los bajos presupuestos que se emplearon en la urbanización y edificación de los inmuebles, la rapidez de la ejecución de los mismos y el escaso mantenimiento son las causas de este estado.

En este sentido, los informes que se han hecho con vistas a intervenir en el sector destacan la excesiva ocupación del suelo, la deficiente conexión con el exterior, la precaria urbanización, la dificultad para el tránsito peatonal, la infradotación de toda el área, la escasa calidad tipológica y arquitectónica de los inmuebles, la difícil accesibilidad y el reducido tamaño de las viviendas, el deterioro de las instalaciones de los inmuebles y la ocupación ilegal de los espacios comunitarios como principales problemas del área. Por todo ello, la corporación municipal ha puesto sobre la mesa la reposición de la actuación en su conjunto.

5. EL PROYECTO DE REPOSICIÓN DE REHOYAS ALTAS-ARAPILES

La reposición en esta zona cuenta con tres antecedentes de menor envergadura: la demolición de un edificio del Grupo Martín Cobos con 16 viviendas, que permitió la creación de un espacio libre contiguo a Schamann para parque infantil y aparcamiento en apartadero; la demolición de otro edificio similar en las laderas de Arapiles, que se ha destinado a espacio libre no ordenado, y la reposición de 60 viviendas en unos edificios contiguos a la zona en 2002, la promoción denominada Buque de Guerra, demolidos por su nivel de obsolescencia, y que ha permitido dotar al barrio de Schamann de una amplia zona de aparcamiento, un supermercado y una plaza.

Con estos precedentes y tras la experiencia adquirida con la reposición de El Polvorín, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria aprobó inicialmente a principios de 2019 el Plan Parcial de Rehabilitación de Rehoyas-Arapiles.

El proyecto de reposición se basa en disminuir la ocupación del suelo y el número de viviendas por hectárea, evitando la construcción residencial en las zonas de mayores pendientes; ampliar los espacios libres y los equipamientos comerciales, educativos y comunitarios; mejorar la conexión del barrio

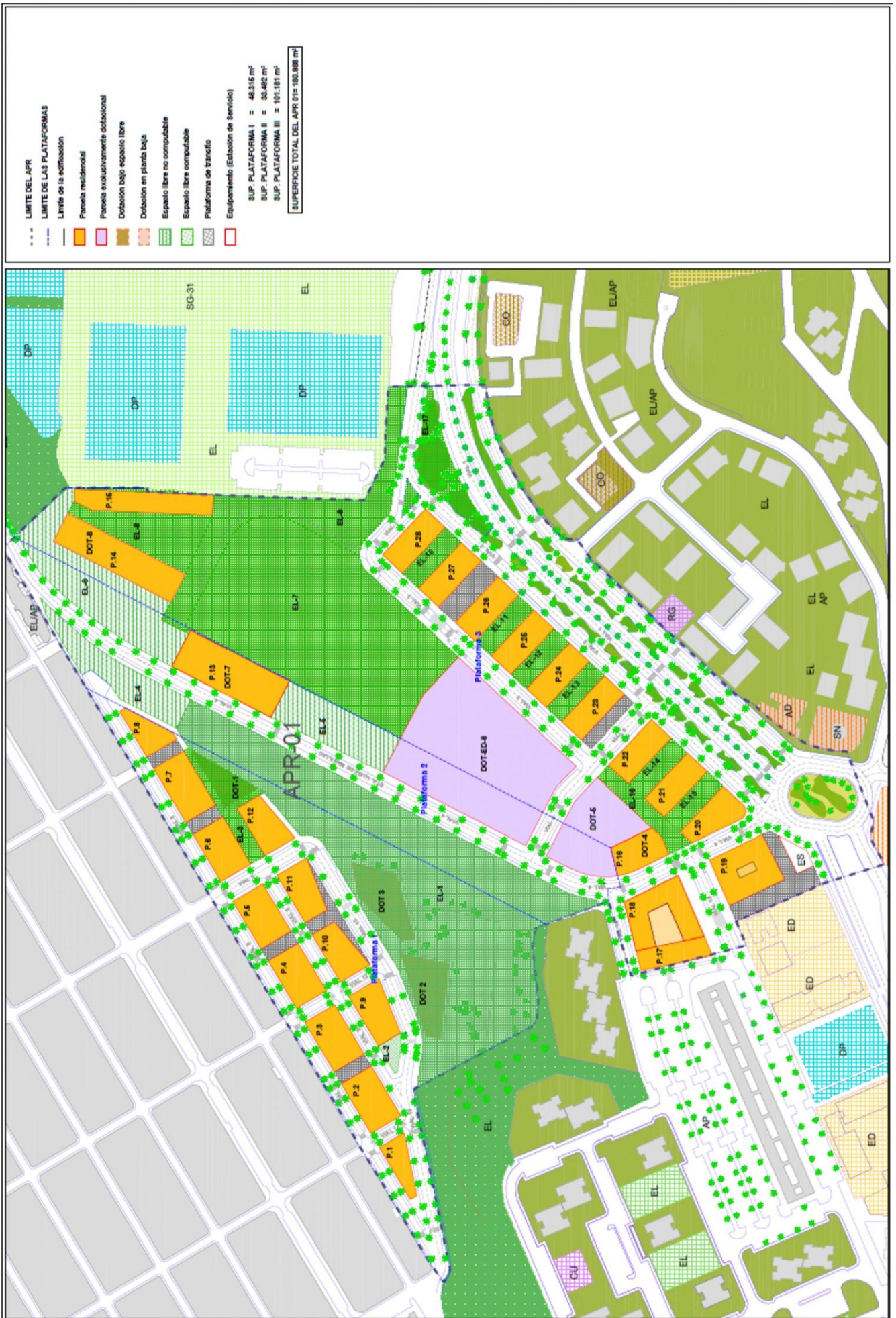


Figura 6. Propuesta de reposición de Rehoyas Altas-Arapiles.
 Fuente: GEURSA, Plan Parcial de Rehabilitación Rehoyas-Arapiles, 2018.

con el tejido urbano de su alrededor (barrios de Schamann, parque de Rehoyas y polígono Cruz de Piedra), crear una estructura viaria estructurada que solucione la accesibilidad rodada y peatonal interior y en la que el aparcamiento se resuelve mayoritariamente con la creación de plazas bajo rasante en los edificios residenciales, y favorecer la integración tipológica del barrio con sus espacios contiguos de Cruz de Piedra y Miller Bajo.

El proyecto plantea una actuación estructurada en tres niveles topográficos:

- 1) Una zona paralela a la Carretera del Norte en la parte baja del barrio, que incluirá las principales dotaciones educativas y sociales y una amplia zona de espacios libres, que a su vez conectará con el Parque de Rehoyas. En estas zonas las edificaciones residenciales tendrán de 7 a 9 plantas y se ubicarán preferentemente en el entorno de la carretera del Norte.
- 2) Una zona intermedia, con más dificultades topográficas, compuesta esencialmente por un sistema de espacios libres en ladera, que se planea a modo de continuación de los de Cruz de Piedra, y una única edificación residencial de 6 y 9 plantas según la rasante, con equipamiento social, educativo y asociativo en sus plantas inferiores.
- 3) Una zona alta, en el mismo nivel topográfico que Schamann, constituido por edificios residenciales que se dispondrá continuando con la trama urbana de este barrio, con una disposición ortogonal y edificaciones de 5 plantas. En esta zona también se incluyen algunas parcelas dotacionales.

La comunicación entre la carretera del Norte y Schamann se seguirá haciendo a través de la calle Santa Luisa de Marillac en el nivel intermedio, pero ésta se amplía para que tenga doble sentido. Los ejes peatonales se disponen, generalmente, en sentido perpendicular a las líneas topográficas con el objeto de unir los espacios libres propuestos y las tres plataformas que conforman el ámbito.

La tipología edificatoria prevista es la del bloque aislado, con aparcamiento en sótanos y, en algunos casos, con plantas bajas destinadas para usos comerciales o dotacionales.

El proyecto plantea además la creación de un aparcamiento subterráneo colindante al parque de Rehoyas, con una capacidad de 400 plazas, aprovechando una zona situada a cota inferior y que permitirá igualar rasantes sin ejecutar rellenos.

Como en el caso de El Polvorín el proyecto se ejecutará en diez fases encadenadas e implicará en la fase cero la construcción de un edificio anexo al barrio en el parque de Rehoyas que permitirá iniciar las demoliciones dentro de la zona a renovar. Finalmente, en el barrio se construirán 1.766 viviendas a las que hay que sumar las 148 que se ubicarán en el Parque de Rehoyas. Las restantes 644 viviendas se repondrán en otras actuaciones sobre suelo de propiedad municipal en otros barrios de la ciudad (Las Ramblas, Buenavista, Lomo Apolinario, Las Torres, Tamaraceite Sur y Lugo).

El proyecto, el más ambicioso que se ha planteado en el municipio, tiene un presupuesto inicial de 189 millones de euros y un tiempo de ejecución de 16 años e implicará la cooperación del Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de Canarias y la corporación capitalina, algo que ya se ha materializado en la firma de un convenio inicial. Las dificultades que han acompañado hasta ahora el proyecto no hace sino adelantar lo complicado que será alcanzar los objetivos previstos.

6. REPOSICIÓN Y CIUDADANÍA EN REHOYAS ALTAS-ARAPILES

La vivienda pública como plasmación física y proyectiva del desarrollo urbano, como factor de dinamismo económico ligado al sector inmobiliario y como valor social y derecho fundamental de las personas son los tres aspectos fundamentales que vertebran el análisis y la comprensión de la vivienda

pública como fenómeno urbano en la sociedad actual.

En los procesos de renovación urbana de esta modalidad de vivienda se entremezclan estas tres consideraciones que, si bien deben ser entendidas de manera conjunta, también pueden ser explicadas desde una perspectiva individualizada a partir de las cifras que la estadística y las conclusiones de campo extraídas por técnicos urbanísticos y agentes sociales aportan a su diagnóstico.

Uno de esos aspectos, la componente social, resulta especialmente determinante para explicar y entender los procesos de renovación urbana acontecidos en las ciudades de nuestro entorno. En el área de renovación urbana Las Rehoyas-Arapiles, la componente social se ha abordado desde tres perspectivas concretas: el diagnóstico social de partida, la interlocución administración – ciudadano y la respuesta social al proyecto de renovación urbana propuesto. Los tres enfoques permiten obtener una visión de conjunto de la componente social del proceso de renovación.

En lo que respecta al diagnóstico, cuando arranca el Plan de Reposición del barrio en el año 2012, tanto el Servicio Municipal de Estadística, el trabajo de campo realizado por los equipos de trabajadores sociales del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria como las cifras aportadas por el Catálogo de Barrios Vulnerables de España retrataban, de manera general, un área urbana muy deprimida. El barrio presentaba un bajo nivel de estudios, escaso nivel de renta, envejecimiento poblacional, una tasa de dependencia superior al 50%, un notable número de personas que presentaba alguna discapacidad física, un reducido tamaño de la unidad familiar y, al mismo tiempo, un gran número de hogares compuestos por tres generaciones, con madres adolescentes cuyos hijos quedaban al cuidado de las abuelas y miembros retornados al domicilio familiar incapaces de cubrir sus necesidades básicas de manera independiente. Este teji-

do social se completaba con un tejido socioeconómico de carácter comercial basado en el pequeño comercio minorista de proximidad que manifestaba una tendencia creciente a la desaparición.

Es la imagen, por tanto, de un área urbana con una elevada vulnerabilidad social inseparable del deterioro de la propia edificación, de la escasa salubridad ambiental del espacio construido y de la originaria carencia de dotaciones y equipamientos.

A partir de esos datos, el diagnóstico y la estrategia de rehabilitación integral del área urbana se amplía y refuerza con el trabajo de campo basado en el contacto entre los trabajadores de la administración, los residentes del barrio y los agentes sociales involucrados, trabajo que permite pulsar de manera directa las expectativas de mejora y las aspiraciones de transformación y cambio del conjunto de la población afectada (González, 2017).

En este sentido, en el área urbana que analizamos, el contacto y el trabajo conjunto administración - residentes comenzó a desarrollarse en el verano de 2012 con un sistema de recogida de información sostenido sobre entrevistas personales y encuestas, desarrollado por un equipo de seis encuestadores. Meses después tenían lugar las primeras reuniones entre trabajadores sociales del Servicio de Vivienda del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y la Plataforma Vecinal Rehoyas-Arapiles. En ellas se va perfilando un proceso informativo por parte del ayuntamiento y un intercambio de propuestas que continua en años posteriores con la inclusión de interlocutores políticos y técnicos de diversas especialidades urbanísticas. En estas reuniones se acercan posturas, se consensuan propuestas y se va perfilando el proyecto de remodelación urbanística y reposición de viviendas del barrio.

Como resultado, a finales de 2019 se concreta una respuesta social favorable, en términos generales, por parte de la población residente al proyecto de rehabilitación y remodelación urbana, asumiendo y coinci-



Promociones de la Vega de San José y Zárate.



Cruz de Piedra y Rehoyas Altas-Arapiles.

diendo con el Ayuntamiento en la necesidad de rehabilitar las edificaciones y regenerar los espacios públicos a través del rediseño urbano del barrio.

No obstante, esa coincidencia en lo fundamental se topa con diferencias y respuestas disconformes por parte de algunos sectores del vecindario que se pueden resumir en dos aspectos principales: primero, en la necesidad de llevar a consulta popular el Plan Parcial de Reposición y Rehabilitación del barrio para dotarlo de total legitimidad, incluyendo en esa consulta las condiciones contractuales, los procedimientos y la adquisición de la nueva propiedad; y, segundo, en el rechazo a la construcción de viviendas dentro del Sistema General 31 (Parque de la Rehoyas), planteando otras ubicaciones dentro del barrio o en otro lugar del municipio.

En este contexto social de apoyo ciudadano no unánime se plantea seguir adelante con el proyecto de reposición y rehabilitación urbana más complejo que se ha abordado en Canarias.

- Arapiles. Informe de análisis cualitativo. Ágora y Ayuntamiento de Las Palmas de G.C.
- Iglesias Hernández, M. L. (2003): *Historia de un barrio y una sociedad en permanente construcción: Schamann entre 1940 y 1070 desde las fuentes orales*. Tesis Doctoral, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Martínez Zimmermann, M. L. (2001): *Los proyectos de vivienda de promoción oficial para la población civil en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. 1939-1954*. Tesis doctoral, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Parreño Castellano, J. M. (2004). *La vivienda protegida de promoción privada en Las Palmas de Gran Canaria (1940-1998)*. Las Palmas de Gran Canaria: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria-Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Parreño Castellano, J. M. y Moreno Medina, C. J. (2006). La creación de asentamientos públicos segregados en los setenta. El caso de Jinámar (Islas Canarias, España). *Ería*, 70, 175-190.

REFERENCIAS

- Ayuntamiento de Las Palmas de G.C. (1997): *Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria. Memoria, Avance*.
- Casariego Ramírez, J. (1998). El plan Zuazo para Las Palmas. *Ciudad y Territorio*, 73-3, 41-49.
- Díaz Hernández, R. (1990). *Origen geográfico de la actual población de Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Centro de Investigación Económica y Social de La Caja Insular de Ahorros de Canarias.
- Gago Vaquero, J. L. (2010): *El Polvorín. Reposición e historia de un barrio. Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones Del Umbral
- GEURSA (2013): *Diagnóstico social del barrio de Las Rehoyas-Arapiles 2012 y opinión sobre su reposición*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- GEURSA (2012): *Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- GEURSA (2018): *Plan Parcial de Rehabilitación Rehoyas-Arapiles*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- GEURSA (2018): *Encuesta de opinión y preferencias para la reposición. Barrio de Las Rehoyas-Arapiles*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- González Ramírez, F. (dir.) (2017): *Diagnos y expectativas para la reforma del barrio de Las Rehoyas*



Maspalomas Costa Canaria: El difícil equilibrio entre el desarrollo turístico y la conservación del litoral

Dr. Juan Manuel Parreño Castellano
Departamento de Geografía
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
juan.parreno@ulpgc.es

Dr. Luis Hernández Calvento
Departamento de Geografía
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
luis.hernandez.calvento@ulpgc.es

El municipio de San Bartolomé de Tirajana, con poco más de 334 Km², incluye buena parte de la oferta turística de la isla de Gran Canaria. La casi totalidad del poblamiento y de las actividades del municipio se localizan en su franja costera, una amplia llanura litoral de carácter sedimentario. En este espacio también se ubican, en el contexto de un litoral de cierta riqueza geomorfológica y biológica, dos espacios naturales protegidos: el Sitio de Interés Científico (SIC) de Juncalillo del Sur, conformado por una amplia llanura aluvial, que da lugar a charcas estacionales salobres en el que encuentran cobijo distintas especies de aves, limícolas y migratorias; y la Reserva Natural Especial (RNE) de las Dunas de Maspalomas. Esta última es un complejo sistema de desembocadura de barranco, caracterizado por dos ambientes principales: un amplio campo de dunas móviles y un humedal, asociado este último a una laguna litoral (la charca de Maspalomas) y a un palmeral, que dan cobijo a especies de flora y fauna de interés científico, entre las que destacan las aves migratorias. La imagen de sus dunas móviles recortadas sobre el mar y el cielo azul ha sido, y es, uno de los principales reclamos turísticos de Gran Canaria y de Canarias, en general.

El desarrollo turístico del municipio, que se ha producido a través del proyecto Maspalomas Costa Canaria, es colindante al SIC de Juncalillo del Sur y envuelve totalmente la RNE de las Dunas de Maspalomas, lo que ha supuesto una amplia ocupación de la llanura litoral. Según el Patronato de Turismo de Gran Canaria, Maspalomas Costa Canaria sumaba, en 2017, 87.263 plazas alojativas,

distribuidas en 355 establecimientos, a lo que cabe sumar un número creciente de viviendas vacacionales y de unidades residenciales. Algo más de 2,5 millones de turistas, procedentes en su mayoría de Alemania, Gran Bretaña, España, Holanda y Suecia, se alojaron ese año en la zona, lo que totaliza más de 21 millones de pernoctaciones. Con una estancia media de 8,5 días, la aportación de la zona al producto interior bruto de la isla es incuestionable. Baste decir que el sector alojativo creó en 2017 más de 11.600 empleos directos.

Este basto espacio de ocio, el mayor de Canarias, mantiene una compleja relación con los recursos territoriales que le dan carta de naturaleza. A pesar de que, en términos generales, se ha respetado la integridad de los espacios naturales costeros, el modelo de crecimiento se ha realizado atendiendo siempre de manera preferente las necesidades que se derivan del consumo turístico y, por lo tanto, al margen de las dinámicas naturales de la zona. La consecuencia ha sido un fuerte impacto en el medio natural, especialmente en el caso de la RNE de las Dunas de Maspalomas, por interferencias de las infraestructuras y los equipamientos turísticos, así como de las acciones desarrolladas por los propios usuarios, en los procesos naturales que se producen en este sistema.

Considerando estos antecedentes, el modelo de uso del suelo turístico y sus contradicciones ambientales son las ideas centrales que analizamos en este trabajo. La zona de estudio comprende el área donde se ha desarrollado el proyecto Maspalomas Costa Canaria, centrado en torno a la RNE de las Dunas de Maspalomas (Figura 1).



Figura 1. Maspalomas Costa Canaria. Fuente: GRAFCAN. Elaboración propia

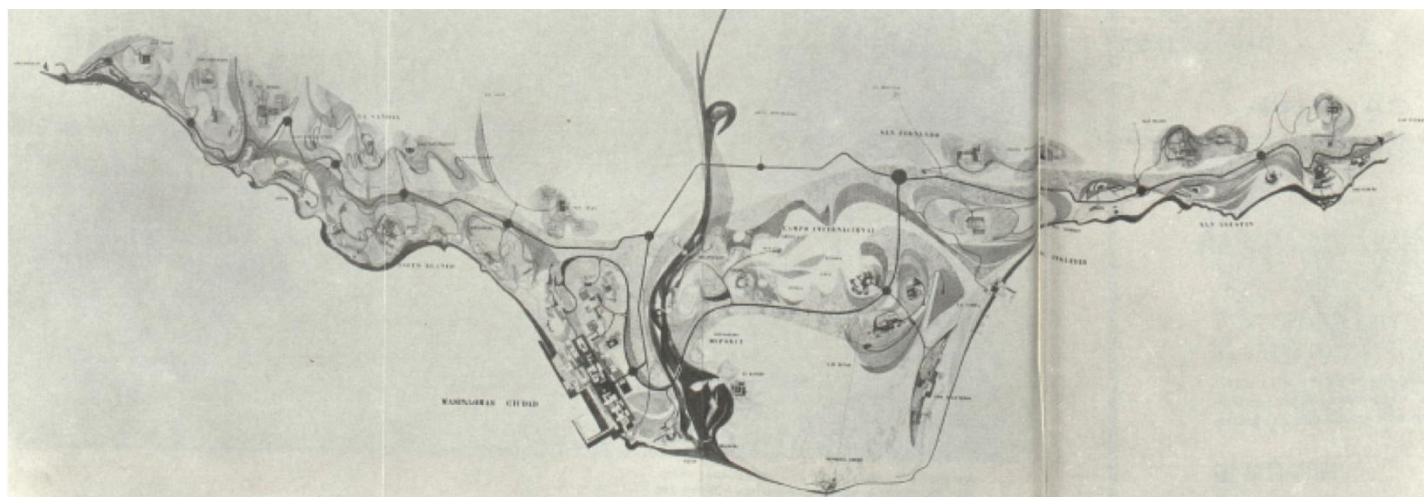


Figura 2. Plano con la propuesta para el proyecto Maspalomas Costa Canaria elaborado por el equipo de la SETAP. Fuente: Costa Canaria (nº1, p. 82)

1. ANTECEDENTES E INICIOS DEL DESARROLLO TURÍSTICO

La idea de desarrollar en el entorno de las playas del municipio de San Bartolomé de Tirajana un resort turístico internacional se remonta a la década de los cincuenta del siglo pasado. Esta idea tiene su base en la bondad del clima que presenta la zona, con gran cantidad de horas de sol al año (unos 300 días de cielos despejados, según Naranjo, 1999), precipitaciones medias anuales inferiores a 100 mm y temperaturas promedio anuales de 21°C, con escasas oscilacio-

nes térmicas (Hernández-Cordero et al., 2019), conjuntamente con la disponibilidad de una costa relativamente baja, con numerosas playas arenosas y un campo de dunas paisajísticamente espectacular. No obstante, el primer intento por materializar este proyecto no llegó hasta principios de los sesenta, cuando la familia Del Castillo, propietaria de la mayor parte del espacio litoral del municipio, puso en marcha la sociedad Maspalomas Costa Canaria y promovió un concurso internacional de ideas. El proyecto ganador, presentado

por el equipo francés S.E.T.A.P (*Société pour l'Etude Technique d'Amenagements Planifiés*), planteó una urbanización para 60.000 camas articulada a través de varios núcleos turísticos autónomos, conectados mediante servicios complementarios y espacios naturales (Figura 2). Este proyecto respetaba, por expreso deseo del promotor, buena parte del espacio de dunas y laguna costera que conforman la RNE (González, Parreño y Ramón, 2015).

En 1963 la sociedad Maspalomas Costa Canaria aprobó el primer documento de planificación urbanística para la zona, el Plan de Extensión y Ordenación Urbana de Maspalomas, que sólo se inspiraba en parte en el proyecto ganador. El Plan de Extensión abarcaba un amplio espacio comprendido entre el faro de Maspalomas y la playa del Águila, una superficie menor que la considerada en el proyecto SETAP, y planteaba una urbanización continua en la que las zonas libres se reducían considerablemente. Se relegaba la construcción de grandes infraestructuras complementarias, zonas residenciales y reservas para otros usos, concentrándose la planificación en la oferta alojativa y comercial.

Ya antes de que se aprobara el Plan de Extensión, e incluso el primer Plan Parcial, la Sociedad Promotora había iniciado los primeros movimientos de tierra en San Agustín. Esta zona, que contaba con las mejores condiciones topográficas y geográficas para ser urbanizada (mayor cercanía a los centros de abastecimiento y redes de infraestructuras y comunicaciones), se planteó como un área piloto que permitiera experimentar con diferentes tipos de parcelación y alojamiento, con el fin de sondear las mejores opciones de un mercado que aún no se conocía en profundidad. Las parcelas mejor ubicadas, en primera línea de playa, se reservaron para uso hotelero, mientras que el resto se destinó a la construcción de complejos de

apartamentos, *bungalows* y villas, dando lugar a un modelo que, en términos generales, se implementaría en el resto del espacio previsto (Nadal y Guitián, 1983).

2. CRECIMIENTO MASIVO Y ESCASA REGULACIÓN URBANÍSTICA (1965-1985)

Desde mediados de los sesenta y hasta finales de los setenta se fueron aprobando diferentes planes parciales entre San Agustín y Pasito Blanco, sin que se respetasen los principios básicos de ordenación del Plan de Extensión, de tal modo que el destino se fue construyendo a partir de las líneas rectoras planteadas a través de numerosos instrumentos parciales.

En los sesenta se aprobaron 9 planes parciales, lo que supuso extender el destino turístico desde Morro Besudo (colindante con la playa de San Agustín) hasta la playa del Inglés de una manera continua, desarrollando, además, tres enclaves aislados: el Oasis de Maspalomas (en las inmediaciones de la charca de Maspalomas), Monte León (en el interior) y el Campo de Golf (en una extensa área en el límite norte del complejo dunar) (Parreño, 2001). El propósito de casi todos los planes parciales aprobados en este periodo fue generar suelo urbano para la venta de solares a agentes turísticos y particulares, que, a su vez, se encargarían de la construcción de alojamientos y de la explotación turística. Desde el comienzo del proceso se fueron definiendo dos segmentos en el mercado al que debía destinarse el tejido constructivo: por un lado, el constituido por la clase media, residente en la isla o foránea, que deseaba adquirir un apartamento para su utilización como segunda residencia; por otro, el formado por inversores que deseaban adquirir lotes de tierra lo suficientemente extensos como para albergar establecimientos que permitieran el alojamiento de turistas (Figura 3).

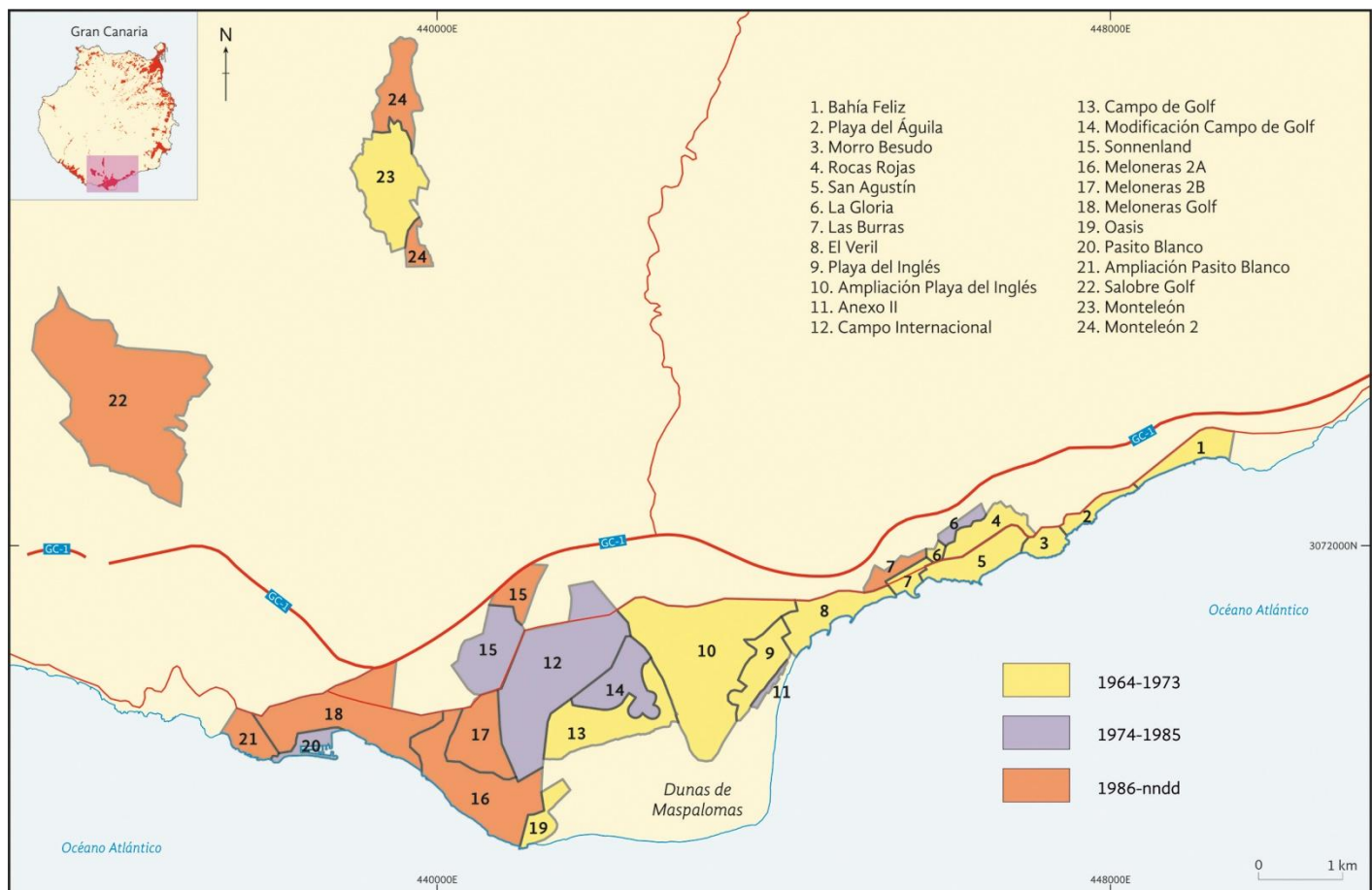


Figura 3. Planes Parciales turísticos ejecutados en Maspalomas Costa Canaria.
Fuente: Parreño Castellano (2001), a partir de documentación urbanística.



Figura 4. Campo de dunas de Maspalomas, urbanización Playa del Inglés (en primer término) y urbanización Campo de Golf (al fondo).
Fuente: Claudio Moreno.

Desde 1969, con la aprobación en Alemania de la Ley Strauss, o Ley Fiscal sobre Ayuda a Países en Desarrollo, la presión de la demanda foránea por adquirir inmuebles en Maspalomas creció. Esto llevó a que en muy poco tiempo se aprobaran nuevos planes que extendieron el destino desde la playa del Águila y Bahía Feliz, por el resto de la plataforma sedimentaria de la playa del Inglés, así como por El Tablero, con la urbanización de Sonnenland, que limita por el oeste la zona aluvial del barranco de Maspalomas. Estas nuevas áreas, junto a otras propuestas que no llegaron a desarrollarse, se orientaron al alojamiento de grupos más numerosos. Por este motivo, la parcelación adoptada en esta segunda oleada de documentos de planeamiento fue, en términos generales, de mayor tamaño. En consonancia con el modelo turístico adoptado por los inversores en este periodo, el tipo de alojamiento que predominó fue el apartamento, aunque, no faltaron otros modelos alojativos. Como resultado de todo ello, en 1975 la zona ya recibía 456.299 turistas y Maspalomas Costa Canaria se mostraba como un destino consolidado de turismo de masas de sol y playa en muchos mercados del oeste y norte de Europa.

Aunque este círculo virtuoso de la construcción y el turismo manifestó síntomas de desaceleración con la crisis económica iniciada en 1973, el destino siguió creciendo, con otro modelo de menor densidad alojativa y más oferta complementaria. En 1980 se aprobó el Plan Parcial de Campo Internacional, que supuso urbanizar casi en su totalidad el entorno del cauce bajo del barranco de Maspalomas, con el bungalow como modelo alojativo predominante. En 1976 se hizo lo mismo con Pasito Blanco, que implicó la construcción del primer puerto deportivo en la zona.

En definitiva, el proceso acelerado de inversiones que se produjo entre mediados de los sesenta e inicios de los ochenta, generó un destino de gran tamaño que ocupó de manera indiscriminada amplias superficies en el entorno del complejo dunar y el barranco de Mas-

palomas y que legaba un espacio desestructurado para el turismo de masas, generalmente de escasa calidad constructiva y proyectiva. A pesar de ello, el destino mantenía casi intactos los recursos territoriales que habían justificado el interés de los inversores.

3. NUEVAS EXPANSIONES BAJO UN ESQUEMA DE PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA GENERAL (1986-2008)

En 1986 se aprobaron las Normas Subsidiarias del municipio, que constituyeron la primera ordenación global del mismo, en la que se incluía el suelo turístico. Esto vino a coincidir con la integración plena de España en las Comunidades Europeas y con el inicio de un ciclo expansivo en la economía europea y española, que se reflejó muy pronto en el incremento de turistas alojados en Maspalomas Costa Canaria.

Posiblemente esta situación de crecimiento que se apreciaba desde el primer lustro de los ochenta motivó que las NNSS se plantearan como un mecanismo para el incremento del suelo destinado a uso turístico. Se introdujeron nuevas bolsas de suelo urbanizable para uso turístico y residencial en el entorno del destino y se propuso, además, extender el uso turístico en el interior del municipio, en áreas que ya contaban con cierto poblamiento, mediante una oferta de baja densidad. En total, se calificaron 939,75 Has, una superficie similar a la que ya conformaba el núcleo turístico de Maspalomas, lo que iba a incrementar la oferta en casi 46.000 nuevas plazas. Fue una propuesta tan indiscriminada que el Plan General de Ordenación Urbana del municipio, aprobado en 1996, no amplió la superficie prevista y redujo el número de camas a 27.000.

Las dos principales áreas de expansión turística que se proyectaron fueron, por un lado, un amplio sector al oeste del barranco de Maspalomas, entre la charca de Maspalomas y Pasito Blanco (Meloneras) y, por otro, una extensa zona interior (El Salobre). En ambos espacios el crecimiento turístico incluía la construcción de un campo de golf (Figura 5).



Figura 5. Zonas de expansión de Meloneras (en primer término) y Sonnenland, Campo Internacional y Campo de Golf (al fondo).
Fuente: Claudio Moreno.

Durante la segunda mitad de los ochenta y los noventa se sucedieron las aprobaciones de documentos de planificación parcial, con la peculiaridad de que fueron promovidos por empresas insulares. En su totalidad planteaban una oferta basada en el hotel de gran dimensión de hasta cinco plantas y de al menos cuatro estrellas y complejos de villas exentas o adosadas. La oferta complementaria incluía zonas comerciales, un casino y un palacio de congresos. En su conjunto, se concretaba un producto turístico de mayor calidad, acorde a las tendencias del mercado.

La entrada en vigor del Decreto-Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprobaba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias (derogado en 2017) y la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprobaban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias (derogado parcialmente en 2019), introdujeron, por primera vez, desde el ámbito competencial autonómico, un sistema regulatorio de

control en el crecimiento de la nueva oferta. Ello produjo una precipitación en las concesiones de licencias, llegándose a aprobar la construcción de 14 nuevos hoteles, la mayoría ubicados en Meloneras. Buena parte de esas licencias se concedieron a empresas canarias que en muchos casos se encargaron de la explotación turística de los establecimientos.

Paradójicamente, al mismo tiempo que el destino crecía en superficie y plazas, desde principios de los noventa se detectaban los primeros procesos masivos de residencialización en algunas zonas, en especial de establecimientos de apartamentos y bungalows. Incluso en zonas de reciente construcción y gran rentabilidad turística, como Campo Internacional o Sonnenland, la oferta turística se fue convirtiendo en oferta residencial.

4. LA APUESTA POR LA RENOVACIÓN DESDE 2009

Aunque la renovación de los destinos en Canarias fue un aspecto central de la política turística de la Comunidad Autónoma de Cana-

rias desde principios de siglo, no será hasta la aprobación de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en Materia de Ordenación Territorial para la Dinamización Sectorial y la Ordenación del Turismo y, posteriormente, de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, cuando se creen los mecanismos que den efectividad a lo que hasta entonces quedaba en el ámbito de las buenas intenciones.

El Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad y los sistemas de incentivos propuestos en la normativa, se convirtieron en los principales instrumentos propiciadores de la renovación de los destinos (Simancas, 2012; Simancas y Ledesma, 2016; Temes-Cordovez, 2017). En este contexto, hay que destacar dos propuestas en el ámbito de Maspalomas Costa Canaria, aparte de otras que están en trámite actualmente.

La primera fue el Plan para la Rehabilitación de las Infraestructuras Turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, aprobado en 2009 y materializado a través de un convenio de colaboración firmado por varias instituciones para la rehabilitación de las infraestructuras turísticas de estos destinos. Aunque el plan incluía siete grandes estrategias de actuación (litoral, movilidad, reducción de la carga, medio ambiente y cambio climático, identidad y grandes equipamientos), sus resultados fueron muy discretos debido a razones económicas y políticas (Garzón, 2012).

La segunda es el Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de San Bartolomé de Tirajana, Maspalomas Costa Canaria, aprobado en 2012, y que pretendía propiciar la rehabilitación del espacio público y la renovación de los establecimientos turísticos (de alojamiento y de uso complementario). El Plan perseguía, en un plazo de 12 años, cambiar el concepto del destino interviniendo en tres sistemas (verde, de actividad y costero) y propiciando a la vez los procesos de renovación y modernización de la oferta turística. En relación con el sistema costero, se planea potenciar el uso del litoral, mejorando las co-

nexiones a la playa y creando espacios de esparcimiento y ocio en la costa. Diferentes sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Canarias dictadas desde 2016 han comprometido la legalidad del Plan, motivo por el que los resultados obtenidos no están a la altura de las expectativas creadas (Falcón Pérez, 2019).

En cualquier caso, las actuaciones precisas que se han llevado a cabo en el contexto de los dos planes aprobados han incidido en el cambio parcial del modelo de movilidad, con la peatonalización de varias calles y la integración de la GC-500 en el destino; la recuperación del espacio público, con la mejora de aceras, plazas, miradores, paseos marítimos y mobiliario urbano y la estimulación de prácticas de renovación y recualificación de establecimientos alojativos. Tal vez, la rehabilitación de los hoteles y complejos extrahoteleros es uno de los elementos de más impacto en el destino, incluyendo en este proceso la mejora ambiental.

Sin embargo, aspectos de tanta importancia como la recuperación de los espacios comerciales, la relación del destino con la línea de costa y con las dinámicas naturales del campo de dunas o la disminución de la densidad alojativa por razones de recualificación de la oferta o de mejora ambiental de la zona son aspectos que no se han abordado.

5. CONSECUENCIAS DEL PROCESO URBANIZADOR SOBRE LA DINÁMICA NATURAL DEL CAMPO DE DUNAS DE MASPALOMAS

El campo de dunas de Maspalomas, con una extensión de 360,9 ha, es un sistema de dunas transgresivo árido que cubre la planicie deltaica del barranco de Fataga, la segunda cuenca en extensión y una de las más antiguas de la isla. Dadas sus particulares condiciones naturales, producto de la imbricación de procesos asociados a los sistemas fluvial, costero y eólico, así como su característico paisaje, este espacio es en la actualidad Reserva Natural Especial, por Ley del Parlamento de Canarias, además de Zona Especial de Conservación (ZEC).



Figura 6. Rehabilitación de la GC-500 a su paso por San Agustín. Fuente: Juan M. Parreño.

El interés por proteger este sistema estuvo desde el principio en la mesa de los planificadores, de forma que una gran parte de su superficie ha permanecido ajena al proceso urbanizador. No obstante, a lo largo de ese proceso se ocuparon espacios con valor natural significativo dentro del sistema, como la orla exterior del barranco, en el margen occidental de su desembocadura. En este lugar se localizaba el denominado *oasis de Maspalomas*, constituido por un palmeral autóctono y un humedal. En la actualidad estos terrenos conforman la urbanización Oasis de Maspalomas. También se ocuparon zonas del campo de dunas, tanto por su margen occidental (donde se localizaron dos instalaciones turísticas, derruidas en la década de 1980), como en el oriental, donde se localiza un centro comercial con aparcamientos.

Sin embargo, el principal impacto que se ha producido en el campo de dunas no ha

venido de la mano de la ocupación del espacio, sino de la ocupación de su periferia, convirtiéndose en un claro ejemplo de la interferencia que puede suponer una urbanización ubicada a barlovento de un sistema de dunas móviles. Al respecto, no ha sido hasta hace pocos años cuando se ha demostrado, precisamente en Maspalomas, que la construcción de una urbanización periférica a un sistema de dunas, puede modificar la dinámica de los vientos y, con ello, el transporte sedimentario, alterando el proceso fundamental que caracteriza a un sistema de este tipo. En consecuencia, cabría considerar que este impacto fue debido al desconocimiento sobre las consecuencias que esta actuación podría acarrear a largo plazo.

Este impacto viene condicionado por las características geomorfológicas, estructurales y dinámicas de este campo de dunas. Así, en Maspalomas los vientos efectivos domi-

nantes, provenientes del NE, favorecen el transporte sedimentario hacia el SO (Máyer Suárez et al., 2012). De esta manera, la costa oriental (la playa del Inglés) funciona como área de entrada de sedimentos al sistema, mientras que la playa de Maspalomas, al sur, funciona como área de depósito final de las arenas. En la parte alta de la playa del Inglés se localiza la anteduna, constituida por dunas en montículo (*nebkhas*), formadas por la interacción de la dinámica sedimentaria eólica con ejemplares de la especie arbustiva *Traganum moquinii*, única especie natural en la zona. Estas retenciones dosifican y modulan los aportes sedimentarios hacia el interior del sistema de dunas. Detrás de estos montículos, y entre ellos, se forman pequeñas dunas parabólicas, que evolucionan hacia dunas libres (principalmente dunas *barjanas*), que migran hacia el interior del sistema, dando lugar al paisaje de dunas móviles característico (Hernández-Cordero, Pérez-Chacón Espino, Hernández-Calvento, 2012).

Debido a que se trata de un sistema de dunas transgresivo, cuyo transporte sedimentario se inicia en la playa, los procesos naturales que suceden en los sub-sistemas playa-duna, anteduna y áreas interiores están conectados. De esta forma, cualquier interferencia que se produzca en las áreas anteriores, considerando la dinámica neta de los sedimentos, repercute en el resto del sistema. Estas interferencias se han producido en tres órdenes, siendo las causas, de mayor a menor intensidad, la urbanización, los equipamientos de playa y los usuarios. Los dos últimos están relacionados con la desaparición de dunas a través de alteraciones en la vegetación que conforma la anteduna (Hernández-Cordero et al., 2017; Viera-Pérez et al., 2019), así como con la alteración de la dinámica sedimentaria eólica por cambios en la intensidad y dirección del viento, debido a la presencia de equipamientos de playa (principalmente quioscos y hamacas) y estructuras de protección contra el viento desarrolladas por los propios

usuarios (localmente denominadas *goros*) haciendo uso de callaos extraídos de paleobarras cercanas (García-Romero et al., 2019). Considerando estos dos tipos de impactos en conjunto, se puede concluir que, en general, el turismo de masas ha favorecido el desarrollo de impactos humanos que afectan a los elementos geomorfológicos y ecológicos de los sistemas playa-duna (Peña-Alonso et al., 2018). En cuanto al primero (la urbanización), que es el que nos ocupa en este trabajo, se relaciona con el proceso urbanizador sobre una terraza alta (Hernández-Calvento et al., 2014; Smith et al., 2017; García-Romero et al., 2019).

Para entender este proceso, hay que señalar que en el límite NE del campo de dunas, y adentrándose en él en forma de cuña, se sitúa la terraza del Inglés, una formación sedimentaria cuaternaria que alcanza, en su vértice sur, alrededor de 25m de altura (Figura 3). Sobre ella se construyó, entre las décadas de 1960 y 1980, una de las mayores urbanizaciones turísticas de España (Domínguez-Mujica et al., 2011), la urbanización Playa del Inglés.

La primera referencia sobre este proceso de interferencia la encontramos en Martínez (1990), quien llega a la conclusión de que las infraestructuras turísticas que conforman la urbanización Playa del Inglés interfieren en el transporte eólico hacia el interior del sistema, condicionando la formación de tres subsistemas (dunas móviles, en proceso de estabilización y estabilizadas), que ya habían observado Nadal y Guitián (1983). Trabajos más recientes demostraron que esta alteración había sido progresiva en el tiempo, desde el momento en que se urbanizó la citada terraza (Hernández Calvento, 2006). Hoy en día estas deducciones han sido ampliamente demostradas a través de trabajos experimentales y de modelización. De estos trabajos se exponen, en la Figura 7, sendos modelos simples de flujo de viento, con base en una topografía simplificada, antes y después de que construyeran la urbanización.

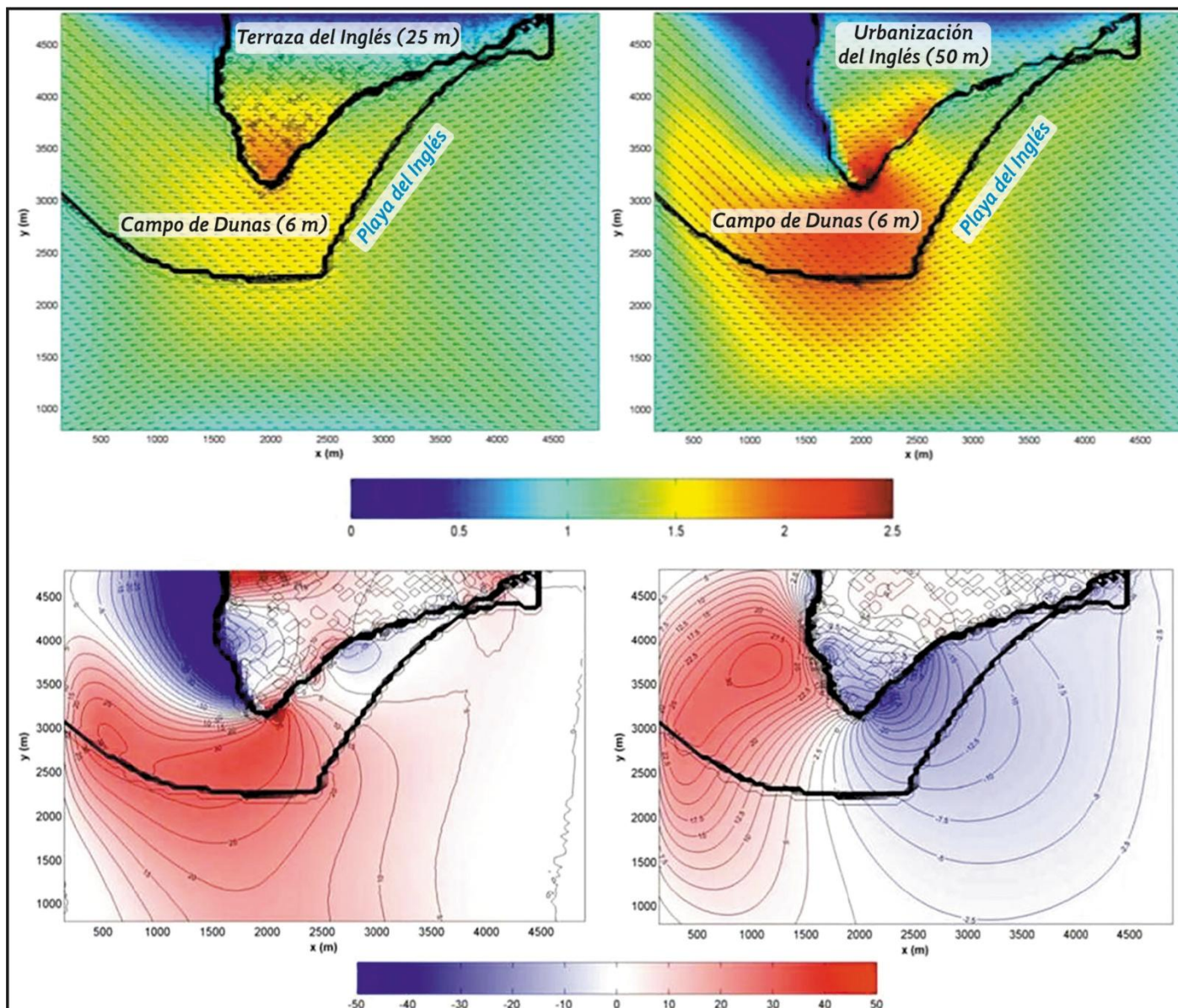


Figura 7. Modelo de velocidad del viento (en m/s) antes de la urbanización de la terraza del Inglés (arriba a la izquierda) y después de la urbanización (arriba a la derecha). Diferencias porcentuales en las tasas de velocidad (abajo a la izquierda) y en la dirección (abajo a la derecha) entre las dos configuraciones. Fuente: Modificado de Hernández-Calvento et al. (2014).

El cambio supuso una caída del 50% en la velocidad del viento a sotavento de la urbanización, lo que acarrió la reducción del transporte eólico en la zona interior del campo de dunas, dando oportunidades a la vegetación para colonizar las dunas, estabilizando este sector. A cambio, la velocidad del viento es el doble al sur del sistema, lo que implica, a niveles prácticos, que la arena es transportada tres veces más rápido de lo que debería hacerlo, alcanzando en menor tiempo la playa de Maspalomas. Modelos más complejos y completos los mostramos en la Figura 8. Estos modelos fueron desarrollados con Computational Fluid Dynamics (CFD), con base

en datos reales de viento, recogidos en campañas de campo con sensores sónicos 3D. Como novedad, con respecto a los modelos anteriores, cabe destacar la existencia de un flujo secundario, con dirección SSO, que se intensifica conforme se construye la urbanización sobre el techo de la terraza. Este flujo está transportando los sedimentos más hacia el sur de lo que se debería, en condiciones naturales, lo que implica, a niveles prácticos, que la arena está saliendo en mayor cantidad del sistema conforme nos desplazamos hacia el este. En consecuencia, el sector occidental de la playa de Maspalomas recibe muchos menos aportes y se debilita frente a los temporales marinos.

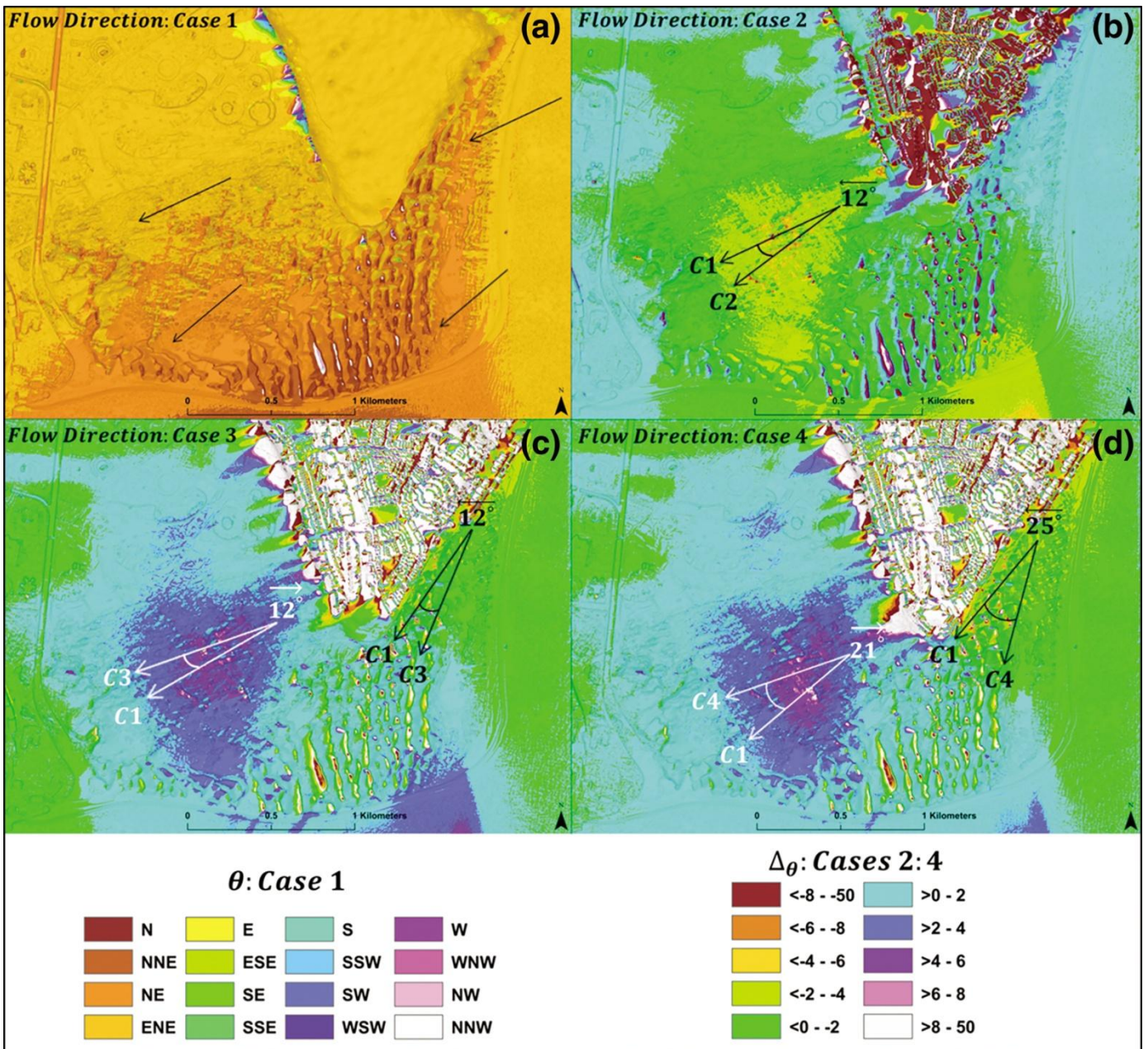


Figura 8. Dirección del flujo de aire en superficie (θ) durante el caso 1 (C1, a), anterior a la urbanización de la terraza del Inglés, en 1961. Perturbaciones de la dirección del flujo de aire ($\Delta\theta$) en los casos 2, 3 y 4 (C2, b; C3, c y C4, d), relativos a 1977, 1987 y 2006, respectivamente. Las flechas indican la desviación en grados entre el caso 1 y cada caso posterior. Fuente: Smith et al. (2017).

6. CONCLUSIONES

Maspalomas Costa Canarias es el resultado de un proceso de construcción urbano-turística de más de sesenta años, heredero de diferentes modelos urbanísticos y de apropiación turística del territorio que se han sucedido durante este periodo de tiempo. Como espacio de ocio, el destino ha mostrado un buen ajuste a los vaivenes del mercado turístico. Sin embargo, la zona tiene dos grandes retos. El primero es transformarse de espacio de ocio a ciudad con especialización turística. La falta de estructura interna,

la segregación tan acusada de usos, los modelos proyectivos, las dificultades para la movilidad interior, las calidades constructivas, entre otros, son algunos de los hándicaps del destino para este proceso de cambio. Los planes de modernización están en parte enfrentándose a esta problemática, pero su orientación sigue siendo más sectorial que urbana. Sin este cambio, Maspalomas Costa Canaria seguirá siendo una suma de resorts.

El segundo reto es la compleja relación que mantiene el espacio construido con los recursos naturales que justifican su especialización

funcional. El modo en que se proyectó inicialmente el destino, ocupando la terraza sedimentaria del Inglés hasta el borde del cantil, ha supuesto una interferencia en la dinámica de los vientos y, por ello, en la dinámica natural de las dunas de Maspalomas. Se da, por tanto, la paradoja de que el recurso territorial es la causa del éxito del destino y, al mismo tiempo, su principal deseconomía.

En consecuencia, nos encontramos con un modelo insostenible de uso del territorio para el turismo de masas, debido al enfren-tamiento de las lógicas naturales y socioeconómicas.

Con respecto a la primera, el campo de dunas de Maspalomas es un sistema muy frágil, por su amplio dinamismo, debido a sus condiciones naturales particulares. Entre éstas, destaca su clima árido, que determina altas tasas de transporte eólico. Frente a los sistemas de dunas de las regiones templadas, más estudiados, los cambios geomorfológicos en este sistema se producen en períodos de tiempo más cortos. En consecuencia, también las interferencias producidas por las actividades humanas son perceptibles en décadas. La segunda derivada de este aspecto es la vegetación. Condicionada por el clima árido, la vegetación de este espacio, especialmente la que da lugar a la anteduna, está conformada por especies arbustivas, de crecimiento lento, frente a lo que sucede en los sistemas de dunas templados, donde las especies colonizadoras, herbáceas cespitosas, con mayor capacidad de regeneración, estabilizan los sistemas. En estas condiciones, cualquier interacción humana puede dar lugar a procesos de desestabilización de la dinámica sedimentaria eólica, como ha sucedido ampliamente en Maspalomas. A ello se suma la constante presencia de usuarios en el sistema, que impide la recuperación periódica de los procesos naturales característicos.


Las dinámicas económicas del destino son las propias de un modelo de explotación turístico internacionalizado, en el que los

agentes exteriores controlan gran parte de la actividad y tienen un gran peso en la toma de decisiones territoriales. Esto conlleva cierta desafección con los *lugares geográficos*. En el caso de Maspalomas Costa Canaria esa desafección se produce en parte porque los tiempos de amortización de la inversión productiva suelen ser cortos, frente a los cambios ambientales y territoriales que se desarrollan en períodos temporales más largos; pero, también, porque la puesta en marcha de soluciones es de gran complejidad jurídica y de elevado coste, algo propio, por otro lado, de los modelos de apropiación capitalista. Las administraciones, especialmente desde los ámbitos locales, suelen dirigir sus políticas generalmente a problemas coyunturales, cuando las problemáticas estructurales son las que debieran canalizar la actuación pública.

REFERENCIAS

- Domínguez-Mujica, J., González-Pérez, J. y Parreño-Castellano, J. (2011). Tourism and human mobility in Spanish Archipelagos. *Annals of Tourism Research*, 38(2), 586-606.
- Falcón Pérez, C. E. (2019). Valorando políticas públicas de renovación en áreas turísticas maduras. *Revista Aragonesa de Administración Pública*, 53, 344-383.
- García-Romero, L., Delgado-Fernández, I., Hesp, P. A., Hernández-Calvento, L., Viera-Pérez, M., Hernández-Cordero, A. I., Cabrera-Gámez, J. y Domínguez-Brito, A. C. (2019). Airflow dynamics, vegetation and aeolian erosive processes in a shadow zone leeward of a resort in an arid transgressive dune system. *Aeolian Research*, 38, 48-59.
- García-Romero, L., Delgado-Fernández, I., Hesp, P. A., Hernández-Calvento, L., Hernández-Cordero, A. I. y Viera-Pérez, M. (2019). Biogeomorphological processes in an arid transgressive dunefield as indicators of human impact by urbanization. *Science of the Total Environment*, 650, 73-86.
- Garzón Beckmann, A. (2012). Rehabilitación de infraestructuras turísticas. *Turismo*, 1-5.
- González Morales, A., Parreño Castellano, J. M. y Ramón Ojeda, A. (2015). La evolución de la imagen del resort turístico de Maspalomas a través de la revista Costa Canaria (1965-1977). En J. M. Benítez del Rosario (Coord.) *Tendencias en destinos turísticos. III Foro Internacional de turismo Maspalomas Costa Canaria*. Servicio de Publicaciones y Difusión Científica de la ULPGC, pp. 185-202.
- Hernández Calvento, L., (2006). *Diagnóstico sobre la evolución del sistema de dunas de Maspalomas (1960-2000)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- Hernández-Calvento, L., Jackson, D. W. T., Medina, R., Hernández-Cordero, A. I., Cruz, N. y Requejo, S. (2014). Downwind effects on an arid dunefield from an evolving urbanised area. *Aeolian Research*, 15, 301-309.

- Hernández-Cordero, A. I., Hernández-Calvento, L. y Pérez Chacón Espino, E. (2017). Vegetation changes as an indicator of impact from tourist development in an arid transgressive coastal dune field. *Land Use Policy*, 64, 479-491.
- Hernández-Cordero, A. I., Peña-Alonso, C., Hernández-Calvento, L., Ferrer-Valero, N., Santana-Cordero, A. M., García-Romero, L. y Pérez-Chacón Espino, E. (2019). Aeolian Sedimentary Systems of the Canary Islands. En J. A. Morales (Ed.) *The Spanish Coastal Systems*. Cham: Springer International Publishing, pp. 699-725.
- Hernández-Cordero, A. I., Pérez-Chacón Espino, E. y Hernández-Calvento, L. (2012). La investigación como soporte de la gestión: el ejemplo de la duna costera (foredune) de Maspalomas (Gran Canaria, Islas Canarias). *Monografies de la Societat d'Història Natural de les Balears*, 19, 289-306.
- Martínez Martínez, J. (1990). La provincia morfodinámica de Morro Besudo-Faro de Maspalomas (Isla de Gran Canaria, España): conocimiento y comprensión de sus procesos geomorfológicos y sedimentarios para la planificación y gestión de este litoral. *I Reunión Nacional de Geomorfología*, Teruel, 351-363.
- Máyer Suárez, P., Pérez-Chacón Espino, E., Cruz Avero, N. y Hernández Calvento, L. (2012). Características del viento en el campo de Dunas de Maspalomas (Gran Canaria, Islas Canarias, España). *Nimbus*, 29-30, 381-397.
- Nadal, I. y Guitián, C. (1983). *El sur de Gran Canaria: entre el turismo y la marginación*. Madrid: Confederación española de Cajas de Ahorro.
- Naranjo, R. (1999): *Maspalomas espacio natural*. San Bartolomé de Tirajana: Concejalía de Turismo del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.
- Parreño Castellano, J. M. (2001). El proceso de urbanización del espacio turístico. En J. A. Hernández Luis, y J. M. Parreño Castellano (Eds.): *Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.
- Peña-Alonso, C., Gallego-Fernández, J. B., Hernández-Calvento, L., Hernández-Cordero, A. I. y Ariza, E. (2018). Assessing the geomorphological vulnerability of arid beach-dune systems. *Science of the Total Environment*, 635, 512-525.
- Simancas Cruz, M. (2012). Evaluando políticas públicas de renovación de destinos turísticos maduros: el proceso de reconversión turística de Canarias. En F. Vera Rebollo e I. Rodríguez Sánchez (Eds.) *Renovación y reestructuración de destinos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades*. Colección Desarrollo Territorial, 11, Universitat de Valencia, pp. 163-200.
- Simancas Cruz, M. y Ledesma González O. (2016). La planificación territorial de la política de renovación de las áreas turísticas maduras. Planes de Renovación, Mejora e Incremento de la Competitividad de Canarias. *Pasos*, 2, 335-352.
- Smith, A. B., Jackson, D. W. T., Cooper, J. A. G. y Hernández-Calvento, L. (2017). Quantifying the role of urbanization on airflow perturbations and dunefield evolution. *Earth's Future*, 5(5), 520-539.
- Temes-Cordovez, R. (2017). La renovación de las ciudades turísticas en Canarias. Una respuesta meditada para unos destinos maduros. *Ciudades*, 20, 223-243.
- Viera Pérez, M., Hernández Calvento, L., Hesp, P. A. y Santana del Pino, A. (2019). Effects of artificial light on flowering of foredune vegetation. *Ecology*, 100(5), e02678, 1-10.



«Puerto Cabras es oficialmente, pero no realmente, la capital de Fuerteventura. Varios pueblos del interior son mayores y más importantes. Es, no obstante, el único puerto, y de aquí su prioridad. El fondeadero no es bueno; la rada es ancha y abierta. El pueblito está construido en la parte más empinada de la orilla, y tan inclinadas son sus calles, que apenas hay una casa que no tenga vista al mar. Las calles son muy amplias, desoladas y con hierba. Las casas son bajas, unas pocas son de dos pisos, pero, en su mayoría, son al estilo de casas de campo. Están construidas con esmero. En cuanto a la vegetación, confinada a los patios, es, consecuentemente, invisible, lo que ayuda a dar una apariencia desolada. Una bala de cañón, disparada en una calle hacia arriba, no heriría a nadie... No hay duda de que, cuando Bethencourt invadió estas islas, eran fructíferas y arboladas en muchas partes»
(Olivia M. Stone, Fuerteventura, 1884).

El sistema de poblamiento de Fuerteventura

Dr. Antonio A. Ramón Ojeda
Departamento de Geografía
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
toni.ramon@ulpgc.es

Dr. Alejandro González Morales
Departamento de Geografía
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
alejandrogonzalez@ulpgc.es

1. LA BASE HISTÓRICA Y ECOLÓGICA DEL POBLAMIENTO MAJORERO

El sistema de poblamiento de Fuerteventura ha experimentado recientes y profundas transformaciones que obedecen principalmente a cambios económicos y sociales. En este sentido, ha sido muy importante el desarrollo turístico que se produjo a partir de la década de 1970 y, especialmente, tras la inauguración del nuevo aeropuerto internacional de El Matorral en 1969. Este desarrollo del turismo ha supuesto un proceso de terciarización económica, importantes cambios sociales y un crecimiento demográfico notable (13.517 h. en 1950, más de 113.000 en 2019). Como consecuencia de ello, en lo referente al hábitat, al final del pasado siglo se produjo la ocupación del litoral, algo infrecuente anteriormente, ya que dominaba el poblamiento interior asociado al mundo rural.

Desde las tradicionales casas-hondas y pequeños poblados prehispánicos, hasta el actual sistema de ocupación territorial por parte del poblamiento majorero del siglo XXI, pasando por el sistema tradicional de núcleos agrícolas imperante entre los siglos XV y primera mitad del XX, se ha producido un proceso de transformación del poblamiento que siempre ha estado condicionado por el acceso a los recursos, principalmente el agua.

En palabras de Cabrera Pérez (1993, 14), el primer sistema de poblamiento de Fuerteventura debió reproducir *un proceso de adaptación de la etnia colonizadora a un nicho insular reducido, aislado por el océano y pobre en recursos*. Se acepta una procedencia bereber del primer contingente colonizador y sus

viviendas semiexcavadas en el suelo siguen modelos atlásicos, sobre el inicio de la era cristiana. El poblamiento siguió la máxima común a todo poblamiento humano que dice que éste se adapta a las condiciones ecológicas de cada territorio (Harvey, 1983).

La base pastoril de la economía prehispánica y unos recursos limitados justificarían un poblamiento difuso, en ocasiones semiestacional, pero que a tenor de los registros arqueológicos se repartió entre los pastos de las zonas más montañas y el acceso a las provisiones de origen marino. Se buscó un asentamiento centralizado respecto a estos recursos, pastos y pesca, vinculado a manantiales que emanaban de laderas y fondos de barrancos. A tenor de los vestigios conocidos, el área de asentamiento más poblada fue la cuenca del Barranco de La Torre, con espacios secundarios en barrancos como los de Tinojay, Guisgüey y La Herradura (Cabrera, 1993, 35 y ss), todos hacia el interior (distantes de 2 a 5 km de la costa), y todos con preferencia hacia la fachada oriental de la Isla. También existió una ocupación más exigua en los barrancos de los macizos de Betancuria y Jandía, donde pequeños caseríos ocuparon los tramos medios de sotavento de estos cursos fluviales. Se trataba de viviendas de superficie, ocasionalmente aisladas, pero sobre todo conformando pequeños núcleos integrados por entre 5 y 10 construcciones.

A comienzos del siglo XV se inicia la conquista de la Isla por iniciativa de Jean de Bethencourt y Gadifer de la Salle, resultando el valle de Betancuria el primer asentamiento de los nuevos colonos. La localidad principal,

que adoptó su nombre por el caballero nor-mando que encabezara la expedición, fue capital insular y sede del cabildo y los juzgados, además de efímera sede obispal y catedralicia.

La llegada de los europeos nos sitúa ante un régimen feudal hidráulico con base agraria y una consecuente adaptación del sistema de poblamiento a las nuevas condiciones económicas. Como es habitual en ambientes áridos, el poblamiento tendía a la concentración en pequeños caseríos, aunque existía también un disperso edificatorio laxo que ocupaba distintos terrenos de cultivos como gavias y rosas, donde las construcciones constituían viviendas, ocasionales o permanentes, o tan solo simples cuartos de aperos.

La capital insular se situó en Betancuria por razones estratégicas —tanto de acceso a los recursos, como por una cuestión defensiva—, condición que mantuvo hasta 1834. Luego se trasladó por un corto periodo a Antigua y recayó finalmente en Puerto Cabras (1860). La pujante localidad portuaria que pasaría a denominarse Puerto Rosario¹, cien años después², y que era la principal puerta de entrada a la Isla. Betancuria, cuyos valles reunían unas condiciones aceptables para la agronomía —teniendo en cuenta la aridez general—, ha quedado hoy día relegada en el panorama insular y del conjunto de todo el archipiélago, constituyendo el municipio más despoblado de Canarias (731 h. en 2018).

Los mejores recursos hídricos y agrológicos de Fuerteventura se encuentran en la denominada llanura central, donde las precipitaciones son algo mayores que en la costa (en torno a los 200 mm anuales) y los suelos más productivos, en especial suelos fersialíticos como los luvisoles, calcisoles y solonetz (Rodríguez, en Pérez y Morales, 2000: 107 y ss; PIOF). La ocupación del litoral se debía a pequeños núcleos pesqueros, como El Cotillo, Morro Jable, Puerto Cabras o Gran Tarajal, cuya principal actividad

económica se vinculaba con el mar, no sólo por las capturas de los barquillos artesanales, sino sobre todo porque constituían las principales puertas de entrada para comercio y transacción con otras islas, por supuesto por vía marítima y con frecuencia, mediante navegación de cabotaje (González, De León y Ramón, 2017).

La agricultura tradicional de secano basada en los cereales, leguminosas, hortalizas y algunos frutales (González, 1989) producía en ocasiones abundantes cosechas, hasta el punto que esta isla y Lanzarote fueron conocidas como *los graneros de Canarias*, aunque esto ocurría sólo en años de lluvia³. El nuevo modelo económico instaurado y desarrollado por los colonos europeos supuso la ocupación de la llanura central mayorera. Aquí se establecieron los principales núcleos de la isla: Antigua, Tuineje, Tiscamanita, Casillas del Ángel, Tetir, La Ampuyenta, etc., junto a otros enclaves agrícolas al sur (Pájara), oeste (Betancuria y Vega de Río Palmas) y al norte (La Oliva, Villaverde y Vallebrón), a los que habría que añadir los núcleos costeros de El Cotillo, Puerto Cabras y Gran Tarajal para completar una radiografía general del poblamiento insular durante esta etapa.

Para poder obtener un mayor rendimiento los agricultores se las ingenieron por diversos medios. El sistema principal era el de cultivar mediante gavias, parcelas llanas con escasa inclinación rodeadas de un caballón de piedra o tierra, denominado teste, que permitía recoger el agua de escorrentía (Chamorro, 1957 y González, 1989) (Figura 1). Por supuesto, los principales caseríos quedaban de alguna manera adscritos a los terrenos de cultivo, de ahí que se distribuyeran por la llanura central donde los recursos eran algo mejores para un desarrollo agrícola medianamente productivo. Es justo en este sector central de Fuerteventura donde existe una mayor concentración de terrenos de cultivos, gavias, nateros y caseríos tradicionales.



Figura 1. A la izquierda, una gavia en Tuineje. A la derecha, vista aérea indicando desde donde se ha tomado la foto (izquierda) y en la que se puede observar el sistema en cascada de la gavia (Rosa).

Fuente: Autores y Google Earth.

Tabla 1. Evolución de la población de Fuerteventura y de Canarias (Siglos XVII-XXI)

Año	Habitantes	%	Total Canarias
1688	3.912	3,7	105.375
1769	8.860	5,8	153.223
1787	10.614	6,3	167.244
1802	12.451	6,4	194.516
1857	11.412	4,9	234.446
1877	11.609	4,1	280.974
1897	11.106	3,3	334.521
1900	11.699	3,3	358.594
1910	10.613	2,4	444.016
1920	11.305	2,5	457.663
1930	11.708	2,1	556.218
1940	13.173	1,9	680.294
1950	13.517	1,7	793.328
1960	18.138	1,9	944.448
1970	18.192	1,6	1.170.218
1981	30.185	2,1	1.444.626
1991	36.908	2,5	1.493.784
2001	60.273	3,6	1.694.477
2011	104.072	4,9	2.126.769
2018	113.275	5,3	2.127.685
2019	116.886	5,3	2.207.225

Fuente: Censo y padrones de población. INE. ISTAC

La población insular fue siempre reducida (Tabla 1), condicionada por unos recursos hídricos escasos y periódicas crisis demográficas asociadas a las condiciones climáticas cambiantes, con especial incidencia de los periodos de sequía, hambrunas y epidemias (Roldán, 2002). La isla tuvo que procurar recursos hídricos durante más de cinco siglos y medio, es decir, desde la conquista, en 1404, hasta la segunda mitad del XX. Para ello se aprovecharon las captaciones subterráneas, en su mayoría pozos, nacientes o

fuentes, y se hizo uso de diferentes sistemas de recogida del agua de lluvia, entre los que destacan las maretas, los aljibes, las gavias, las cadenas y los nateros (Montelongo y Falero, 2001 y González, 1989). A mediados del siglo XX se construyeron presas de mampostería y presas secas, y se organizaron buques-aljibes de la armada española para solventar la carestía hídrica de una población en crecimiento. A partir de la década de los setenta del siglo pasado comenzó a producirse agua por sistemas no convencionales, como la desalación (desalar agua del mar), la potabilización (filtrar por ósmosis inversa, u otros medios, el agua de pozos salobres) y la depuración (recuperar las aguas residuales por tratamiento físicos y químicos a través de plantas depuradoras) (González y Ramón, 2019). Desde ese momento el condicionante del medio sobre el poblamiento menguó considerablemente, pues si como afirmaba Harvey (1983), el poblamiento se adapta a las condiciones ecológicas, no menos cierto es que *el origen y la dinámica del poblamiento están sujetos a los cambios económicos y sociales* (Pérez, 1988).

Con el desarrollo de las tecnologías de desalación de agua y el paulatino abandono de la actividad agraria, el poblamiento adquirió

Tabla 2. Registro de las principales variables climáticas (media para el periodo 1973-2018)

	T	TM	Tm	P	H	DP	DT	DN	DD	I
Fuerteventura	21.1	24.3	17.8	98	69	15.7	1.3	0.6	68.7	283,6

T Temperatura media anual (°C); TM Media anual de las temperaturas máximas diarias (°C); Tm Media anual de las temperaturas mínimas diarias (°C); P Precipitación anual media (mm); H Humedad relativa media (%); DP Número medio anual de días de precipitación superior o igual a 1 mm; DN Número medio anual de días de niebla; DD Número medio anual de días despejados; I Número medio anual de horas de sol. Fuente: AEMET

Tabla 3. Ejemplos de clasificaciones del sistema de poblamiento en Canarias

Existe una gran variedad de clasificaciones del sistema de poblamiento reciente en Canarias. Seguidamente y a modo de ejemplo mostramos dos concebidas bajo conceptos muy diferentes.

1. Académica. La empleada por Martín Galán y otros (1988) para clasificar las ciudades y núcleos urbanos resulta ya clásica, pero también desfasada:

→ Aglomeraciones urbanas:

Las Palmas de Gran Canaria
Santa Cruz de Tenerife-La Laguna

→ Ciudades de tamaño medio:

Telde
Santa Cruz de La Palma
San Sebastián de La Gomera
Arrecife
Puerto del Rosario

→ Ciudades o núcleos de función turística:

Puerto de la Cruz
Maspalomas-Playa del Inglés

→ Núcleos urbanos de tipo hongo:

Doctoral-Vecindario-Cruce de Arinaga

2. Urbanística. Con un enfoque claramente más técnico y una propuesta abierta, las Directrices Generales de Canarias (Ley 19/2003), plantean la siguiente clasificación jerárquica para un sistema regulado por la prestación de servicios a las poblaciones:

→ Núcleos I:

Centros de especial concentración de servicios de nivel autonómico, integrados por las áreas metropolitanas capitalinas de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria.

→ Núcleos II:

Principales centros de servicios de nivel insular. Tendrán esta consideración el resto de las capitales insulares, así como aquellos núcleos que desde la ordenación insular se definan como núcleos de servicios para atender las necesidades de un ámbito territorial y poblacional amplio, superior en todo caso al del municipio.

→ Núcleos III:

Centros locales. Centros de concentración de servicios más inmediatos y menos especializados que los anteriores, destinados a un ámbito limitado a nivel municipal o de pequeña comarca aislada.

→ Núcleos IV:

Otros núcleos. Centros de servicios limitados a su propia población y la del entorno rural inmediato.

Existen otras clasificaciones, —como la propuesta por Morales y Pérez (2000), una de tipo académico y no jerárquica—, todas válidas, todas discutibles. La clasificación de las entidades de población responde siempre a un criterio y fundamento, variando según éstos.

Fuente: Galán et al (1988); Morales y Pérez (2000) y Ley 19/2003

una mayor autonomía. La ocupación territorial a partir de los años 60 del pasado siglo se debió más al agua salada, que a la dulce. Se produjo una ocupación del litoral, especialmente del naciente insular, pues las condiciones de viento hacen de la costa occidental un entorno mucho más desapacible y agreste.

Las precipitaciones aproximan a Fuerteventura más a la condición de desierto que de estepa semiárida, circunstancia que ha condicionado su poblamiento. Los registros de precipitaciones según la AEMET (ver Tabla 2) no alcanzan los 250 mm anuales y eso en el interior, en la costa rara vez superan los 100 mm. Si a esto sumamos una alta insolación y temperaturas templadas durante todo el año, con una alta tasa de evapotranspiración (PHFV⁴) se entenderá que las condiciones han sido muy exigentes y sólo un gran esfuerzo no exento de imaginación ha permitido la supervivencia en este territorio.

Pero lo que resultaba un inconveniente —lluvia escasa y elevada insolación—, se ha convertido en un aliciente para la implantación turística, el nuevo motor económico insular (González, 2011 y CES, 2019). Desde la década de los setenta del siglo XX se ha producido un desarrollo turístico notable. A comienzos de los setenta se inician las primeras fases de construcción en Punta Jandía y se complementan al norte con las urbanizaciones de Corralejo, a las que progresivamente se sumarán otras como El Castillo o Caleta de Fuste en los años ochenta. La oferta de alojamiento turístico que en 1974 era de 1.700 plazas (MIT⁵), y actualmente alcanza las 61.352, según el Istac.

El número de turistas ha crecido exponencialmente desde los primeros años de desarrollo, pasando de unos exiguos 17.234 que registraba el MIT para el año 1974, a los 2.023.196 que indican las estadísticas del Istac para 2019 (Frontur, Canarias). Durante este periodo, la economía canaria ha experimentado una transformación profunda y en particular en las islas más turísticas, como Fuerteventura. El peso actual de la población

empleada en el sector servicios es elevadísimo, representando el 87% para Canarias y el 88% para Fuerteventura (Istac y CES⁶).

El desarrollo turístico ha sido un proceso paralelo al de terciarización económica, de manera que el incremento de plazas y demanda turísticas ha propiciado un cambio de modelo económico y el consecuente abandono de las actividades agrarias, hoy en día residuales (González, 2011 y CES, 2019). Este cambio de modelo ha supuesto una transformación del sistema de poblamiento, hasta el punto de poder hablar de una nueva etapa que sucede a las del hábitat prehispánico y la del sistema hidráulico agrario ya comentadas. Es el poblamiento reciente de Fuerteventura.

2. EL SISTEMA ACTUAL DE POBLAMIENTO

Entender el sistema de poblamiento de Fuerteventura precisa comprender tanto sus características morfológicas, como las relaciones jerárquicas que se establecen entre los diferentes núcleos que lo configuran. Empecemos por esto último.

Existen diferentes intentos de jerarquización y clasificación del sistema de poblamiento canario, tanto académicos (Pérez, 1988; Martín et al., 1988; Morales y Pérez, 2000), como técnico-jurídicos (Ley 19/2003) (Tabla 3). En general, estas clasificaciones se esfuerzan en esquematizar el sistema de núcleos de una manera organizada jerárquicamente, según el tamaño, las funciones y servicios de los mismos y considerando un ámbito determinado, en este caso el insular. Tienen en cuenta la división administrativa, de manera que consideran las capitales de cada isla y también las municipales. Sin embargo, hasta cierto punto, este aspecto ha perdido sentido, pues el cambio de modelo de poblamiento trasciende también las capitalidades históricas.

La clasificación de Martín Galán (1988) resulta desfasada, en especial si se pretende aplicar a un sistema de poblamiento que ha experimentado profundas transformaciones

recientes como es el de Fuerteventura. Tampoco la de Morales y Pérez (2000), más actualizada y centrada en la funcionalidad de los núcleos, resulta del todo ajustada. Por otra parte, la propuesta de las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003), al ser más abierta que las anteriores, puede tener un mejor encaje en el caso de Fuerteventura, si bien debe aclararse que no existirían en la isla núcleos del tipo I, pues éste hace referencia a áreas metropolitanas de escala superior a cualquiera de las existentes en Fuerteventura, donde el núcleo de mayores dimensiones y peso jerárquico es Puerto del Rosario, un núcleo que encajaría con los de tipo II de esta propuesta clasificatoria.

Puerto del Rosario es la capital de Fuerteventura, sede del Cabildo y de la mayor parte de servicios. Cuenta con 30.872 h., según padrón municipal de 2018. Esta cifra, referida a la entidad de población, representa el 27,3% del total insular, dando idea de la importancia de esta localidad dentro del contexto mayorero. El dato anterior se sitúa ligeramente por encima de la media regional, pero alejado de las islas con mayor macrocefalia: La Gomera y Gran Canaria, donde sus respectivas capitales representan algo más del 35% de la población insular.

Un segundo grupo de entidades de población estarían entre las más populosas, pero muy lejos de Puerto del Rosario. Según su población censada, Corralejo es el segundo núcleo en importancia (10.208 h.), tras el que se sitúan Morro Jable (8.165), Gran Tarajal (7.351), El Castillo-Caleta de Fuste (7.251) y Costa Calma (5.313). Son los únicos núcleos que superan los 5.000 h. Ninguna de estas localidades es cabecera municipal y su vinculación con las actividades agrarias es testimonial o incluso inexistente. Sólo Gran Tarajal es una localidad con peso histórico, un origen agrícola (tomates y otras hortalizas para la exportación) y una importancia portuaria que hasta cierto punto conserva. Este nuevo sistema de poblamiento, todo él volcado sobre el litoral de nacimiento, obedece

al desarrollo urbanístico reciente vinculado con la eclosión turística (González, 2011).

Un tercer nivel jerárquico estaría conformado por las capitales municipales históricas, entre las que se encuentran La Oliva (1.512 h.), Antigua (1.444), Pájara (816), Tuineje (709) y Betancuria (192). Su importancia es más administrativa que demográfica y económicamente han quedado convertidas en espacios residenciales y de servicios asociados a una actividad agraria residual. Por diferentes motivos, estos núcleos de segundo y tercer nivel constituirían todos ellos centros locales y de concentración de servicios de proximidad, dentro de la escala municipal, salvo pequeñas excepciones. La funcionalidad es dispar, pero se puede apreciar una importante actividad turística en los núcleos del litoral (Corralejo, Caleta de Fuste, Nuevo Horizonte, Giniginámar, Las Playitas, Costa Calma, Morro Jable), y una prevalencia residencial en los antiguos y tradicionales pagos del interior de la isla (Tetir, Los Estancos, La Asomada, Casillas del Ángel, Valles de Ortega), muchos de ellos vinculados a Puerto del Rosario o a las zonas turísticas, con los que se establecen los principales desplazamientos.

Los restantes núcleos de la isla constituyen poblaciones o áreas de disperso edificatorio, que carecen de servicios o estos son muy limitados, quedando restringidos a la propia población local o al entorno inmediato. Muchos de los núcleos tradicionales mantienen aún cierta actividad: colegios, iglesia, farmacia, tiendas de proximidad, etc., pero muchas entidades en disperso son meras zonas residenciales, una especie de hábitat intercalar, si habláramos de entornos rurales al que se aplica esta clasificación del poblamiento.

Pero los núcleos de población no pueden entenderse de forma aislada, sino como una red o sistema interconectado donde el viario resulta fundamental y también las conexiones interinsulares. En este sentido, la isla cuenta con tres localidades portuarias prin-

cipales: Puerto del Rosario, Morro Jable y Corralejo. Estos núcleos dan un servicio que va más allá del ámbito municipal debido a su condición de nodo de transportes.

La localidad portuaria más importante es Puerto del Rosario, que dispone de conexiones con Lanzarote, Gran Canaria, Tenerife, Huelva y Cádiz, mientras que Morro Jable tiene un enlace con Gran Canaria. Finalmente, Corralejo cuenta con un servicio que conecta con la localidad de Playa Blanca, al sur de Lanzarote, además de un barco turístico que hace el recorrido hasta la isla de Lobos. En estos últimos años también comienza a destacar el puerto de Gran Tarajal con conexiones con el de Las Palmas de Gran Canaria y Puerto del Rosario, e incluso tímidos intentos con el turismo de cruceros que, de momento, se centra en Puerto del Rosario.

Estas localidades portuarias, junto con el aeropuerto⁷, la capital insular y los núcleos turísticos, además de Gran Tarajal, definen el corredor costero oriental, sin duda el más importante del sistema de poblamiento mayorero y que se encuentra unido por las principales vías de comunicación: FV-1, Puerto del Rosario-Corralejo y FV-2, Puerto del Rosario-Morro Jable. Se complementa éste con el valle central de la isla, donde se emplazan las cabeceras municipales históricas, desde Pájara, al sur, hasta La Oliva, al norte, además de pagos tradicionales como Tetir, Villaverde, Casillas del Ángel o Tiscamanita, entre otros. Estos núcleos están unidos por vías de segundo orden, como las FV-10, FV-20 o FV-30.

2.1 Entendiendo el modelo actual de poblamiento de Fuerteventura

Hasta aquí se han comentado las relaciones jerárquicas del sistema de poblamiento mayorero pero, qué hay de sus características morfológicas. Para comprender este aspecto las clasificaciones antes comentadas se muestran insuficientes, resultando más práctico acudir a la clasificación clásica del poblamiento que diferencia entre hábitat rural y hábitat urbano. Esta clasificación sir-

ve para entender mejor las características morfológicas y tipológicas de los núcleos de Fuerteventura.

La herencia del poblamiento rural histórico se traduce hoy día en una tipología de núcleos que bien podrían ser catalogados como *neorurales*. Se trata de entidades de población que evolucionan sobre los caseríos históricos y donde el edificado muestra una tendencia a la concentración con estructura abierta y predominio de viviendas unifamiliares aisladas. Principalmente son resultado de iniciativas privadas, aunque no faltan pequeñas promociones de dúplex, adosados, pareados y chalets. La agricultura es residual y la funcionalidad de estos núcleos es eminentemente residencial, disponiendo en los de mayor entidad de algunos servicios de ámbito local. Este tipo de hábitats es más profuso en el interior de la isla y muchas de las actuales entidades de población responden a este modelo, incluidas capitales municipales (Antigua, Pájara, Tuineje, Tiscamanita, Tetir, Casillas del Ángel, La Oliva...).

El hábitat rural también cuenta con un cierto disperso edificatorio, fruto de dinámicas centrífugas. Habría que aclarar que no es resultado de la evolución del hábitat tradicional, pues históricamente en Fuerteventura predominó el caserío concentrado en pequeñas entidades. Por el contrario, el actual hábitat disperso es un fenómeno reciente, vinculado con la flexibilidad urbanística y el desarrollo viario que ejerce como catalizador. Es un poblamiento carente por lo general de cualquier tipo de servicio y, en muchas ocasiones, incluso de las infraestructuras básicas.

En cuanto al hábitat urbano, la clasificación clásica, que en España concede la condición de ciudad a entidades de más de 10.000 h., debe ser adaptada para el caso mayorero con la finalidad de entender adecuadamente su modelo de poblamiento. Dentro de la condición de entidades urbanas podemos considerar no sólo las poblaciones que superan los 10.000 h., esto es, Puerto

RURAL



Concentrado (Tefía. Piuerto del Rosario).



Disperso (Juan Gopar. Tuineje).



Núcleo urbano.

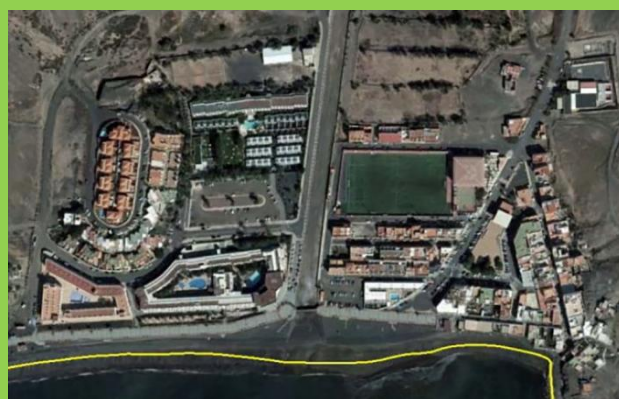


Protourbano (La Matilla. Puerto del Rosario).

URBANA



Núcleo turístico (Costa Calma. Pájara).



Núcleos mixtos (residencial-turístico) (Tarajalejo. Tuineje).



Núcleo marginal.



Urbanización fantasma (la Caleta. La Oliva).

Figura 2. Entidades de población de Fuerteventura según morfología y estructura
Fuente: *Elaboración propia.*

del Rosario y Corralejo, sino que también podrían sumarse a ellas los espacios urbanos de Morro Jable y Gran Tarajal, aunque sus dimensiones sean a todas luces menores que las de las primeras. Se trata de núcleos polifuncionales y que tienen una evidente estructura urbana, así como tipologías propias de este tipo de hábitats.

Otros núcleos de menor entidad responden a una tipología protourbana, es decir, núcleos concentrados en manzana cerrada con predominio de viviendas unifamiliares de iniciativa individual o colectiva y donde en muy raras ocasiones existen edificios de más de 3 plantas. La diversidad es amplia en cuanto a antigüedad y dimensiones poblacionales, lo que se traduce en una morfología diversa, aunque con un patrón común reconocible. Los núcleos más antiguos se resuelven en manzanas polimórficas (p.e. El Cotillo y Puerto de La Peña), mientras que los más recientes muestran un trazado ortogonal (p.e. El Matorral y La Lajita). Son núcleos de desarrollo reciente, aún cuando en ocasiones su crecimiento parta de un caserío histórico. A otro nivel, pero con unas características similares a las de estas entidades, encontraríamos lo que podríamos denominar pequeños núcleos marginales, de generación espontánea y no regulada, trazado irregular y baja densidad. Aunque manifiestan una tendencia nuclear carecen de estructura definida o ésta es incipiente (Cofete, Gran Valle, Los Molinos, etc.). Son entidades al margen del nomenclátor, donde ni siquiera aparecen recogidas.

Dentro también de la clasificación de hábitat urbano o protourbano se incluyen los núcleos turísticos, todos ellos de desarrollo reciente resuelto en forma de urbanización cerrada. Contempla tanto las tipologías edificatorias en altura (hoteles y apartamentos), como las villas y *bungalows*, y dan lugar a una morfología esponjada donde son frecuentes los espacios ajardinados y de ocio dentro del mismo complejo turístico (p.e. Caleta de Fuste y Costa Calma) (González, 2011).

También existen núcleos de carácter mixto, donde se combina la estructura protourbana-residencial y la urbanización turística. Esta última nace como expansión de un caserío tradicional, normalmente costero, y supone una morfología bien diferenciada respecto del caserío residencial (p.e. Las Playitas y Giniginámar).

Finalmente, habría que hablar de un tipo de hábitat abortado que es también resultado de la indisciplina urbanística. Se trata de iniciativas recientes, casi siempre vinculadas con el turismo, y que por diversas razones no acabaron de concretarse, pero que se manifiestan en forma de urbanizaciones fantasmas, con o sin edificaciones concluidas, aunque nunca habitadas: Tierra Dorada, Los Canarios o Los Lagos son algunos ejemplos de esta desidia (Guerra y Pérez, 2000).

2.2 Las principales razones que explican el poblamiento de Fuerteventura

¿Qué aspectos explican el modelo de asentamiento de Fuerteventura? El actual sistema de poblamiento de Fuerteventura es herencia del pasado, especialmente del sistema hidráulico-agrario sobre el que se asienta y evoluciona. Los núcleos principales que cita Madoz en su diccionario estadístico, esto es: Betancuria, Tuineje, Tetir, Pájara, La Oliva, Casillas del Ángel, Antigua y Puerto Cabras, constituyen la espina dorsal y se sitúan en la llanura central de Fuerteventura. Sin embargo, se han producido cambios notables en los últimos 60 o 70 años, esto es, desde la segunda mitad del siglo XX, que han derivado en un nuevo patrón espacial del poblamiento mayorero.

El proceso de globalización económica que ha afectado a Canarias y en especial a las islas con mayor potencial y desarrollo turísticos, ha supuesto el aumento de la mano de obra dedicada a actividades del sector terciario en detrimento de la ocupación agraria. En consecuencia, muchos terrenos agrícolas han sido abandonados, afectando al sistema tradicional de poblamiento. Puede afirmarse

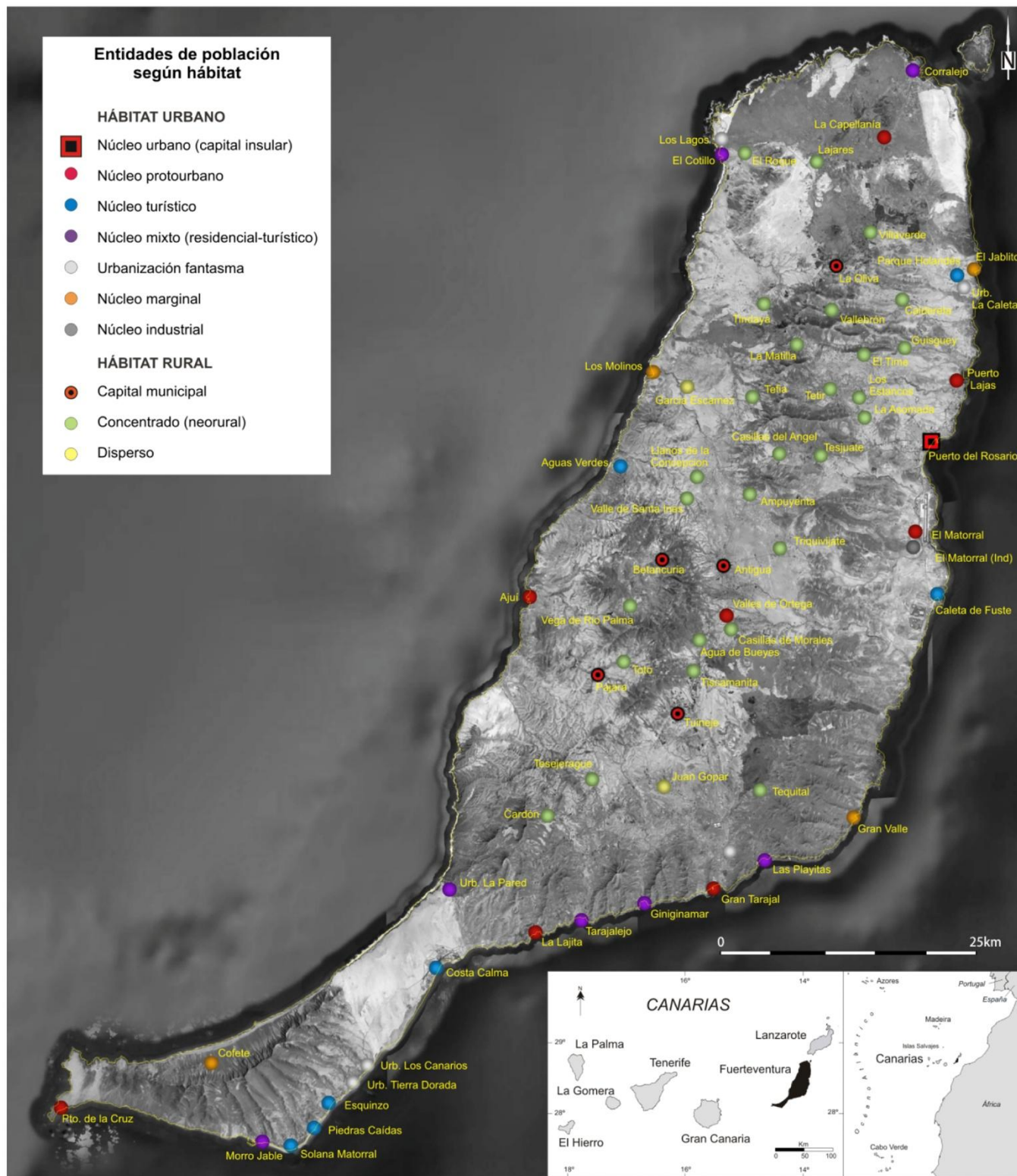


Figura 3. Mapa de entidades de población de Fuerteventura según hábitat. Fuente: Elaboración propia

que el poblamiento insular ha entrado en una nueva fase, pues si antes prevalecía la descripción y proximidad entre hábitat y medios de producción, hoy día ocurre algo parecido, pero con una salvedad, y es que los medios de producción han cambiado. Además, también lo han hecho los medios de transporte, que han evolucionado y mejorado, contribuyendo al cambio de modelo territorial.

En la sociedad agraria prevalente hasta mitad del siglo XX el poblamiento era esencialmente rural. Actualmente, con una economía focalizada en el sector terciario, el modelo de poblamiento es predominantemente urbano, en sus variadas formas. Pero no sólo se ha impuesto el modelo urbano, sino que existe ahora una querencia por los terrenos próximos al mar, que se valoran

como no se había hecho con antelación. Esto ha provocado la ocupación de la costa, bien a partir de crecimientos de núcleos históricos (Puerto del Rosario, Gran Tarajal, El Cotillo), bien a través de nuevos asentamientos, muchos de los cuales tienen carácter turístico (Corralejo, Costa Calma, Tarajalejo, Caleta de Fuste, Nuevo Horizonte). En muchos casos, los núcleos primigenios apenas si se aprecian en la nueva estructura urbana, pues el crecimiento reciente multiplica la superficie construida.

El nuevo modelo de vida urbana está vinculado a una sociedad con hábitos y posibilidades muy distintos a los de la Fuerteventura rural imperante hasta la primera mitad del siglo XX. El desarrollo turístico y un alza exponencial de la población empleada en el sector terciario lo han permitido, como también han traído aparejado un crecimiento demográfico muy notable que únicamente ha sido posible gracias a los desarrollos tecnológicos (González, 2011).

Si durante la mayor parte de la historia de Fuerteventura la población ha sido exigua por motivos de carestía de recursos, periodos de sequía y malas cosechas; las inversiones y desarrollos en materia de desalación de agua supusieron abandonar la limitación que el medio imponía a la ocupación del territorio. Con las desaladoras y potabilizadoras se consiguió satisfacer una demanda hidráulica de una población creciente y, al mismo tiempo, facilitar la posibilidad de incrementar la expansión turística, limitada hasta entonces por idénticas circunstancias (González y Ramón, 2019).

Junto con las mejoras en obtención y suministro de agua potable, también el progreso en materia de transportes supuso superar las limitaciones territoriales, facilitando los traslados entre diferentes núcleos. Sin duda, la correlación entre el sistema de poblamiento y la red viaria es mutua, de manera que se interfieren y condicionan el uno a la otra. Por una parte, la red de carreteras se articula con la finalidad de conectar los prin-

cipales núcleos de poblamiento y centros económicos (incluso el corredor transinsular de transporte, que incluye los puertos y aeropuerto de la isla); y por otra, abren nuevos espacios a la urbanización (y a la especulación), facilitando la expansión del edificado al hacer más accesibles y mejor conectados muchos terrenos de la isla.

En resumen, el modelo actual de poblamiento de Fuerteventura es resultado, principalmente de 4 factores:

1. El modelo tradicional de poblamiento rural agrario, sobre el que evoluciona el actual.
2. El reciente cambio de modelo económico (terciarización).
3. Las mejoras tecnológicas e inversiones en materia de desalación de agua implantadas en el último medio siglo.
4. El desarrollo de los medios de transportes y la red viaria.

Estos aspectos explican la distribución actual de los núcleos que conforman el sistema de poblamiento mayorero. Por supuesto, el proceso es complejo y seguro que hay también otras razones, entre las que cabría mencionar aspectos culturales, la estructura de la población, el mercado inmobiliario, e incluso la especulación y la arbitrariedad urbanísticas, causantes, al menos en parte, de la dispersión del caserío y las promociones en suelo rústico de modelos tipológicos urbanos del tipo dúplex y adosados.

Tabla 4. Viviendas en disperso. Totales municipales e insular (2019)

Municipios	Total disperso	% disperso
Antigua	1923	16,1
Betancuria	213	29,1
La Oliva	325	1,3
Pájara	1139	5,5
Puerto del Rosario	2632	6,7
Tuineje	2903	19,6
FUERTEVENTURA	9135	8,1

Fuente: Istac

De hecho, la dispersión del edificado (Tabla 4) es un aspecto relevante en el poblamiento de Fuerteventura en la etapa reciente. Y a tenor de los datos de la Agencia

de Protección del Medio Ambiente, parece existir una relación directa entre la dispersión edificatoria y la ilegalidad urbanística, pues así se desprende del número de expedientes por infracciones por construcciones ilegales que maneja dicho organismo. Los datos reflejan un mayor número de expedientes en los municipios de Tuineje y Puerto del Rosario⁸, donde se da la circunstancia de que el número de viviendas en disperso es también superior al del resto de la isla. Las razones de esto pueden ser variadas, pero sin duda la permisividad a la hora de conceder licencias, junto con la especulación del mercado inmobiliario y el incremento de los precios de las viviendas pueden estar detrás de dicho fenómeno.

La laxitud normativa en materia urbanística y territorial ha dado lugar a un tipo de hábitat marginal cuya magnitud va más allá de las meras iniciativas individuales. Son urbanizaciones y entidades poblacionales fantasma, muchas de las cuales no se han llegado a desarrollar sino en su fase inicial de encintado de aceras, viales e infraestructuras básicas (Tierra Dorada, Los Canarios, La Caleta, Los Lagos...) (Guerra y Pérez, 2000). En ocasiones dejan huella de mamotretos sin acabar, andamiajes, cimientos y edificios vacíos. Otras, tan sólo son las trazas de las manzanas y viarios. Pero las hay también que acaban por consolidarse, como Majanicho, El Jablito, La Capellanía, El Puertito o Cofete, que aún no constan en los censos oficiales, aunque ya forman parte del nuevo poblamiento mayorero.

Tanto las iniciativas individuales, como las urbanizaciones no reguladas, son resultado de un proceso especulativo, pues tienen el atractivo de ofrecer un precio inferior a las construcciones urbanas. Se demandan especialmente en torno a los grandes polos económicos de la isla, esto es, Puerto del Rosario, el aeropuerto y las principales zonas turísticas, donde conforman una periferia ambigua que se beneficia de las mejoras en las conexiones viarias.

En definitiva, el sistema de poblamiento de Fuerteventura responde a una transformación reciente que ha transcurrido en los últimos 60 años y que aún perdura. Este proceso ha supuesto pasar de un modelo tradicional de componente agraria, a un nuevo patrón de asentamiento urbano desvinculado de la tierra y mucho más asociado al litoral, donde las actividades económicas terciarias son predominantes. El poblamiento, tradicionalmente concentrado y ubicado en la zona centro de la isla, ha evolucionado hacia un hábitat de predominancia urbana, residencial y turística, mucho más volcado ahora hacia la costa este y donde abunda el disperso edificatorio, fruto en muchos casos de la falta de regulación. El cambio de paradigma económico, más los desarrollos turísticos y el crecimiento de la población, junto con los adelantos tecnológicos en materia de potabilización de agua y medios de transportes, son algunas de las principales causas que explican el nuevo modelo de asentamiento.

Notas

¹ Adoptaría su actual denominación de Puerto del Rosario a partir del censo de 1991.

² Registro de Entidades Locales. Variación de los municipios de España desde 1842. <https://xurl.es/eye3i>.

³ Madoz describió los terrenos como *feracísimos en los años en que las lluvias son abundantes* (Madoz, 1986: 112).

⁴ Plan Hidrológico de Fuerteventura.

⁵ Ministerio de Información y Turismo.

⁶ Informe Anual, 2018. Consejo Económico y Social de Canarias.

⁷ Ubicado en el municipio de Puerto del Rosario.

⁸ Fuente: MAPA. Visualizador general de información Geográfica. Gobierno de Canarias. Grafcan.

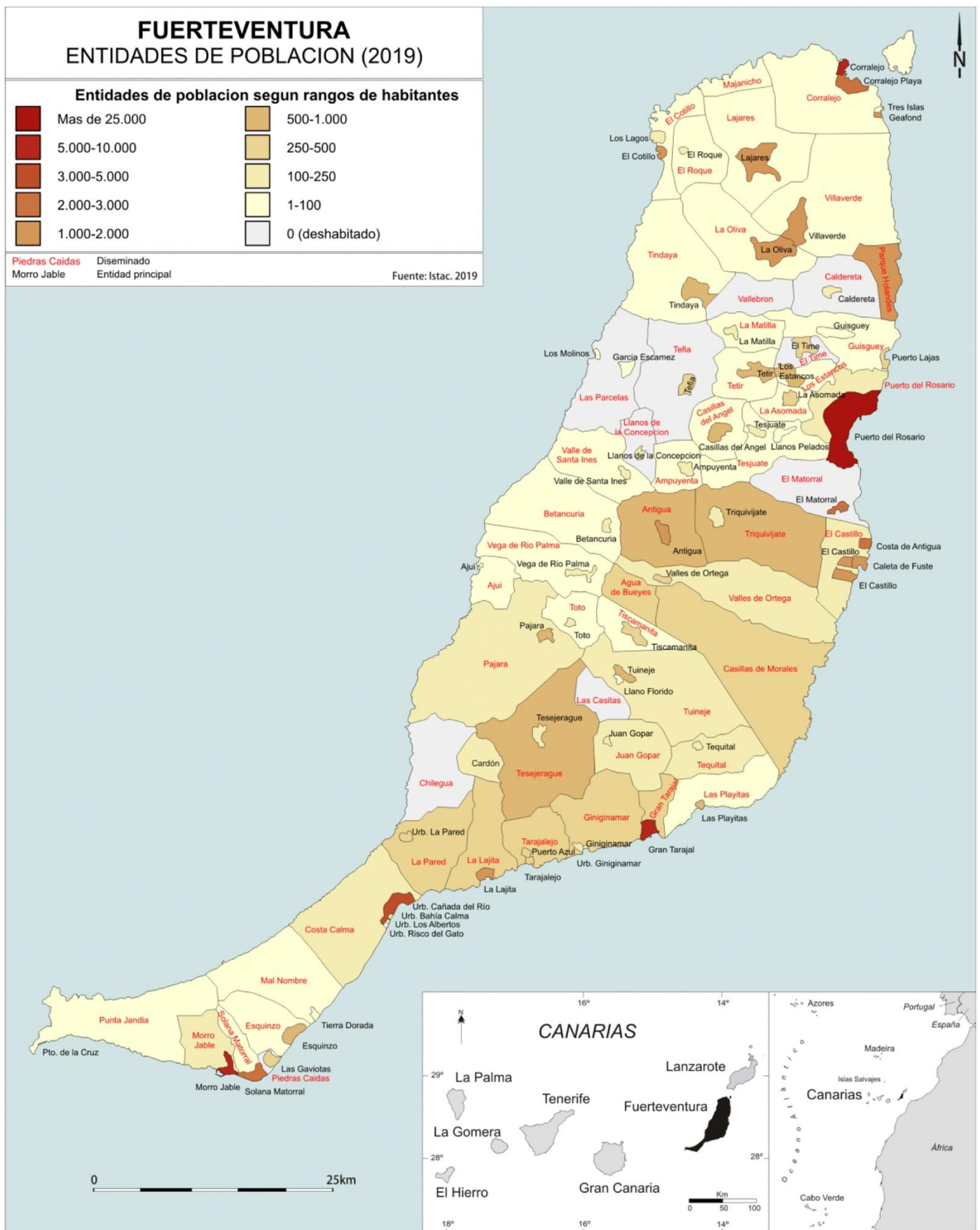


Figura 4. Entidades de población de Fuerteventura según censo de 2019.
Fuente: Nomenclátor de 2011 y Censo de Población de 2019.

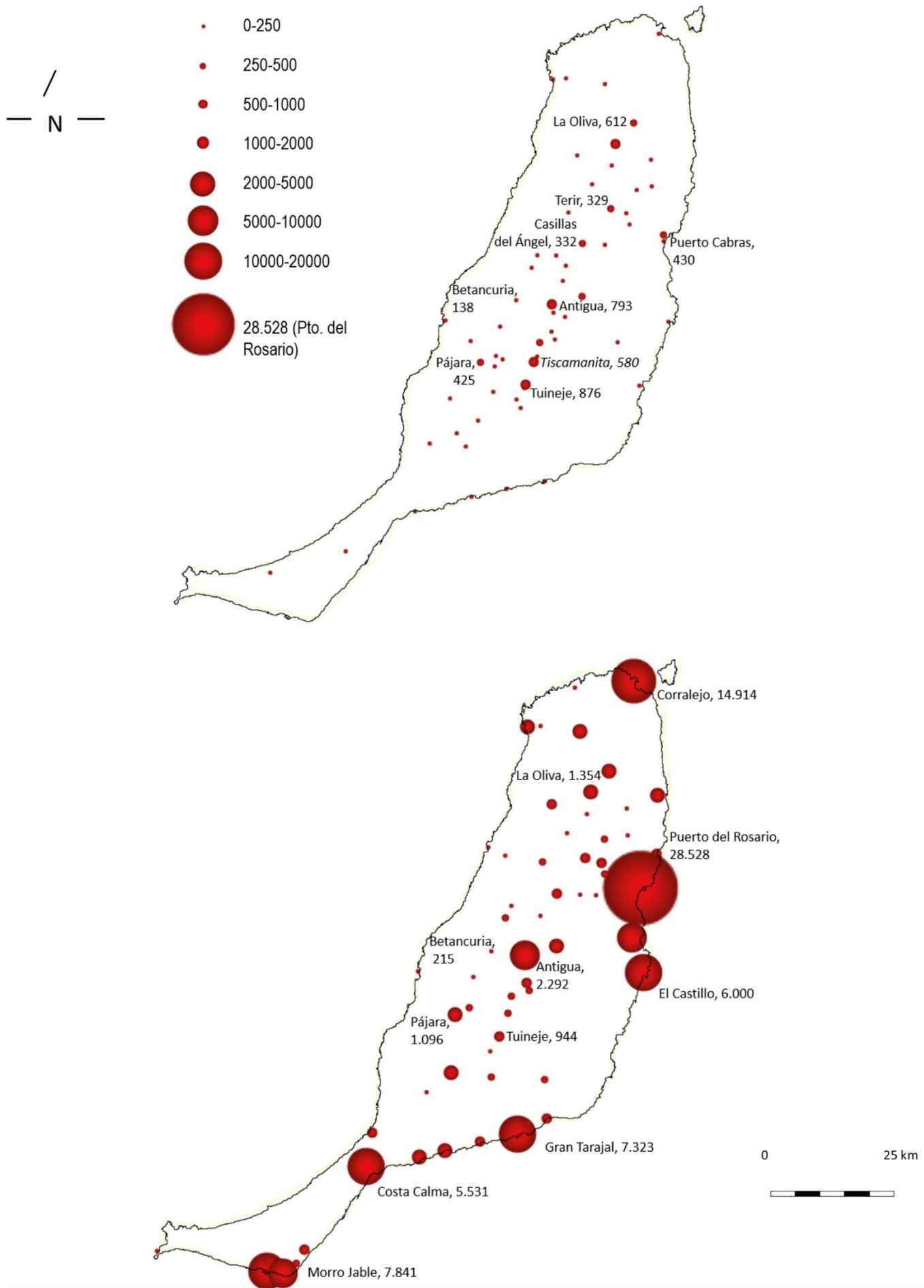


Figura 5. Distribución de los núcleos de población según rango de habitantes (1900-2011).
 Fuente: Nomenclátor de Población y Viviendas 1900 y 2011.

REFERENCIAS

- Cabrera Pérez, J. (1993) *Fuerteventura y los majeros*. Santa Cruz de Tenerife: Centro de la Cultura Popular Canaria.
- Consejo Económico y Social de Canarias (2019). Informe anual. La economía, la sociedad y el empleo en Canarias durante el año 2018. Las Palmas de Gran Canaria Gran Canaria: Secretaría General.
- Chamorro, P. (1957). *Plan de Riegos e industrialización en las Islas de Lanzarote y Fuerteventura*. Madrid: Mancomunidad de Cabildos de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura.
- González Morales, A. (1989). *Estructuras Agrarias Recientes de Fuerteventura*. Puerto del Rosario: Cabildo de Fuerteventura.
- González Morales, A. (2011). *Cambio socioeconómico, transporte y turismo en Fuerteventura*. Las Palmas de Gran Canaria: Anroart Ediciones.
- González Morales, A., De León, C. y Ramón Ojeda, A. (2017). El Desarrollo urbano-portuario del frente marítimo de Puerto del Rosario. En *XVII Jornadas de estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Arrecife: Cabildos de Lanzarote y Fuerteventura.
- González Morales, A. y Ramón Ojeda, A. (2019). La desalación de agua de mar en las Canarias Orientales: proceso histórico y condicionantes geográficos en los casos de Lanzarote y Fuerteventura. *Agua y Territorio*, 13, enero-julio 2019, 15-26.
- Guerra Talavera, R. y Pérez García, T. (2000). Aproximación al estudio de las urbanizaciones fantasmas en el término municipal de La Oliva. Fuerteventura 1969 -1990. En *IX Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, pp. 229-243. Puerto del Rosario: Cabildos de Fuerteventura y Lanzarote.
- Harvey, D. (1983). *Teoría, leyes y modelos en Geografía*. Madrid: Alianza Universidad.
- Montelongo, A. y Falero, A. (2001). El agua en Arrecife: condicionantes históricos. En *IX Jornadas de Estudios de Lanzarote y Fuerteventura*, pp. 161-172. Puerto del Rosario: Cabildos de Fuerteventura y Lanzarote.
- Madoz, P. (1986). *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de Canarias 1845-1850*. Valladolid: Edición facsímil a cargo de Ed. Interinsular Canaria-Ámbito Ediciones.
- MAPA. Visualizador general de información Geográfica. Gobierno de Canarias. Grafcan.
- Martín, F., Ruiloba, J. y Cáceres, E. (1988). Organización de los espacios urbanos. En *Geografía de Canarias*, tomo 2, Geografía Humana. Santa Cruz de Tenerife: Edirca.
- Morales Matos, G. y Pérez González, R. (Dir.) (2000). *Gran Atlas temático de Canarias*. Canarias: Editorial Interinsular Canaria.
- Pérez González, R. (1988). El Poblamiento. En *Geografía de Canarias*, tomo 2, Geografía Humana. Santa Cruz de Tenerife: Edirca.
- Plan Hidrológico de Fuerteventura (2018). Consejo Insular de Aguas.
- PIOF. Memoria del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura. Material de trabajo. Inédito.
- Rodríguez Rodríguez, A. (2000). Los suelos. En G. Morales y R. Pérez (Dir.) *Gran Atlas Temático de Canarias*. Canarias: Editorial Interinsular Canaria.
- Roldán Verdejo, R. (2002). *El hambre en Fuerteventura (1600 -1800)*. Puerto del Rosario: Cabildo de Fuerteventura.



La complejidad creciente del hecho urbano y su transformación de la mano de la reconfiguración social y productiva es el objeto de análisis del *XV Coloquio de Geografía Urbana*, organizado por el Departamento de Geografía de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y el Grupo de Geografía Urbana de la Asociación de Geógrafos Españoles y que, en un escenario pre-Covid, se pretendía celebrar en las islas de Gran Canaria y Fuerteventura. En este marco, el Coloquio también pretendía ser una oportunidad para conocer y reconocer las peculiaridades de los procesos de organización, las estructuras y las dinámicas urbanas de estas islas, como ejemplo paradigmático de los espacios insulares ultraperiféricos del Atlántico Medio. Por ese motivo, en el seno del Coloquio nos planteábamos un recorrido por la piel de estas islas, por sus *geografías urbanas*, con el propósito de desentrañar claves de su reconfiguración urbana desde una perspectiva geohistórica y desde el análisis de algunos de sus problemas y retos. La reflexión sobre los espacios urbanos o modelos de ciudad nos lleva a proponer una primera mirada sobre la organización territorial de la isla en su conjunto como resultado de la sucesión histórica de diferentes modelos de apropiación. En ese sentido, en ambas islas coexisten dos dinámicas comunes, una primera etapa ligada a un modelo urbano colonial con dimensiones y alcances diferenciados y una reconfiguración urbana reciente, vinculada al capitalismo global, en el que la actividad turística se convierte en una poderosa herramienta de organización del territorio. Más allá de esto, las diferencias son notables, dando pie a formas urbanas diferenciadas.



GEURSA
Sociedad Municipal de Gestión Urbanística
de Las Palmas de Gran Canaria, S.A.



ULPGC
Universidad de
Las Palmas de
Gran Canaria

Departamento de
Geografía

Grupo de Investigación
Sociedades y
Espacios Atlánticos

GGU Urbana
Geografía

ISBN: 978-84-17890-04-9



www.mercurioeditorial.com

