

## **MULTIPLICIDAD DEL TERRITORIO COMO CONCEPTO DE ANÁLISIS GEOGRÁFICO DE LAS CIUDADES: EL CASO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

### ***SPATIAL MULTIPLICITY AS A CONCEPT OF GEOGRAPHICAL ANALYSIS OF CITIES: THE CASE OF LAS PALMAS DE GRAN CANARIA***

**JORDI BOLDÚ HERNÁNDEZ**

**Universidad de Las Palmas de Gran Canaria**

**LORENA NARANJO ALMEIDA**

**Universidad de Las Palmas de Gran Canaria**

### **Resumen**

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria es el centro administrativo y vital de un área metropolitana de tamaño medio. Se enmarca en un estatus de dominio especializado por las relaciones funcionales de economía de servicios, ocio-comerciales, y de relaciones laborales con su entorno más inmediato. Como ciudad residencial destacan tres realidades: el espacio litoral de alta densidad caracterizado por su dimensión histórica, el carácter suburbial de alta densidad de la ciudad alta y un espacio periurbano de baja densidad de uso heterogéneo en contacto con la transición hacia áreas rururbanas. El análisis geográfico basado en el esquema metodológico del pensamiento crítico de la «dialéctica espacial», de Henri Lefebvre y Edward Soja, permite el acercamiento a su realidad metropolitana, a través de un enfoque que, sumado a nuevos conceptos como la conectividad o vialidad, optimizan los esfuerzos para encuadrar este tipo de análisis propios de la geografía regional. Son, por tanto, la multiplicidad del territorio y sus variantes dimensionales herramientas clave para el urbanismo y los estudios de las transformaciones urbanas.

**Palabras clave:** geografía urbana, urbanismo, transformaciones urbanas, áreas metropolitanas, nuevas centralidades, conectividad.

### **Abstract**

The city of Las Palmas de Gran Canaria is the administrative and vital center of a medium-size metropolitan area. It is underpinned by a status of specialized domain for multiple functional relations regard to service economy, business and leisure practices, and labor relations with its immediate surrounding area. As a residential city, three realities stand out: the high-density coastal space characterized by its historical dimension, the high-density of the upper town suburbs, and a multipurpose low-density peri-urban space in transition to rururban areas.

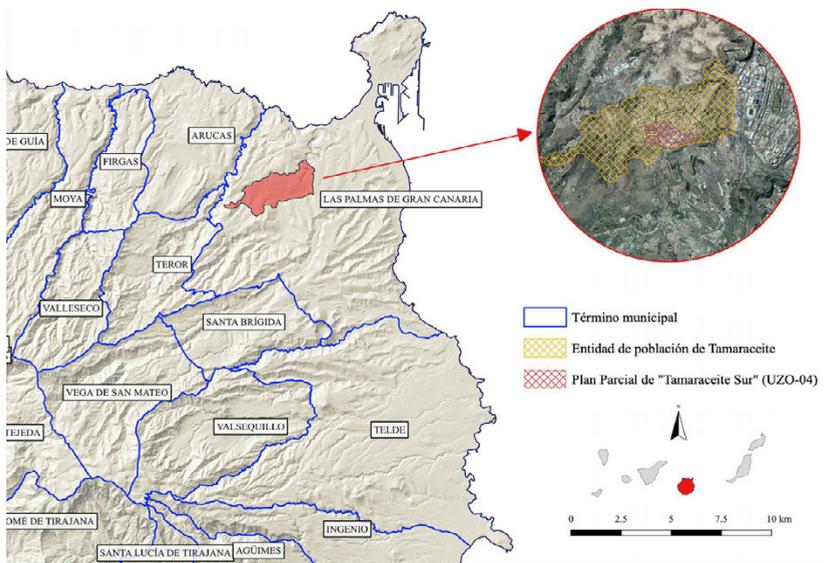
The geographical analysis based on the methodological scheme of the critical thinking of the *trialectics of spatiality*, by Henri Lefebvre and Edward Soja, allows the approach to its metropolitan reality, through an method that, added to new concepts such as connectivity or roads, optimize efforts to frame this type of analysis typical of regional geography. Therefore, the multiplicity of the territory and its dimensional variants are key tools for urban planning and studies of urban transformations.

**Keywords:** urban geography, urban planning, urban transformations, metropolitan areas, new centralities, connectivity.

## 1. INTRODUCCIÓN

Las Palmas de Gran Canaria, capital insular, provincial y regional —junto a Santa Cruz de Tenerife—, es la ciudad canaria más extensa y habitada, además, se posiciona como una de las mayores áreas metropolitanas de España. Con una población residente que alcanza los 379.925<sup>1</sup> responde a una compleja tipología de su espacio urbano cuya dimensión espacial dificulta el encaje de la ciudad en el marco de su región urbana.

Figura 1. Situación y emplazamiento del ámbito de estudio, Tamaraceite Sur



Fuente: Elaboración propia

<sup>1</sup> A partir de datos del padrón continuo a 1 de enero de 2019 (INE, 2020).

Esto, supone una de las premisas principales para abordar la línea de estudio de la presente comunicación, cuyos objetivos se reducen a la búsqueda del esquema urbano que configura la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y su área urbana, y el papel que juega la entidad de población de Tamaraceite en el segundo borde del anillo metropolitano (Figura 1 de la página anterior). Todo ello, a través de la puesta en práctica de un cuadro metodológico que rescata las tesis radicales de segunda mitad del siglo XX, *la dialéctica del espacio* de Henri Lefebvre, una interesante lógica de análisis de las transformaciones urbanas.

El enfoque metodológico se complementa en dos líneas de investigación, de una parte, la lectura bibliográfica se ayuda de la investigación cualitativa de interés, a partir de entrevistas semiestructuradas a actores de relevancia en el marco del urbanismo, la movilidad y la gestión y gobernanza pública de proximidad (Tabla 1). De otra parte, la segunda vertiente metodológica pretende definir el encuadre de la región urbana de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria desde el enfoque metodológico de la multiplicidad y la dimensionalidad a través de Sistemas de Información Geográfica.

Tabla 1. Entrevistas semiestructuradas a actores de relevancia

NOMBRE COMPLETO	PERFIL	FECHA
Jonathan Tabares Sicilia	Socio de Urbanfix	2 de junio de 2020
Mónica Palacios Parada	Vicepresidenta de Las Palmas en Bici	3 de junio de 2020
José Alberto Pérez López	Monitor sociocultural de la Concejalía de Distrito de Tamaraceite-San Lorenzo-Tenoya	4 de junio de 2020

Fuente. Elaboración propia

## 2. MULTIPLICIDAD EN EL TERRITORIO Y DIMENSIONALIDAD COMO CONCEPTOS DE ANÁLISIS

El interés por dotar de sentido al concepto de multiplicidad nos traslada al pensamiento filosófico y su búsqueda por dar respuesta a los interrogantes y ambigüedades que presentaba el citado término en la esfera de las ciencias más estrictas. La multiplicidad entendida como una lógica epistemológica, por tanto, rescata la corriente wittgensteineana de principios de siglo XX. El filósofo y matemático Ludwig Wittgenstein, en su afán por reemprender las implicaciones sobre el término que marcó el Movimiento Tractariano, determinó la multiplicidad como un concepto combinado de elementos (red de relaciones): caracterización de formas, por un lado, y diversificación de contenidos, por otro (Knabenschuch, 2003).

Por tanto, la multiplicidad aplicada a las ciencias sociales que estudian lo urbano vendría a entender dichos espacios como territorios de confluencia, interconectados, dinámicos y de un imbricado conjunto de expresiones. Algunos acercamientos contemporáneos incluyen esta perspectiva: la ciudad, entendida como un lugar de encuentro de diversas realidades y flujos que terminan conformando el espacio público (Borja, 2011).

Partiendo de esta premisa de ciudad como «organismo vivo», la dimensionalidad se articula como otro concepto de interés para las ciencias urbanas. Por una parte, la dimensionalidad espacial o física, donde la escala, es el elemento protagonista para cualquier tipo de estudio o diagnóstico urbano. Por otro lado, la dimensión temporal, donde la historia se articula como la cultura de la ciudad y el futuro como el reto o las áreas de oportunidades. Las consecuencias sobre el espacio o territorio habitado son el resultado de problemáticas enmendadas según la perspectiva de estas dimensiones, es decir, las intervenciones urbanísticas tendrán consecuencia directa sobre las personas según la óptica de análisis: la escala ciudad, distrito, barrio, calle, hogar o humana. Borja *et al.* (2003), en su observación sobre la dimensión espacial ilustra una ciudad con tres realidades de análisis geográfico o, como bien destaca, tres dimensiones. De una parte, la dimensión administrativa que circunscribiría la ciudad a su realidad más inmediata, de componentes político-administrativas y jurídicas, esto es, el ámbito electoral y de gestión pública. Asimismo, una dimensión de componente físico-funcional y que atiende a aspectos meramente utilitarios: la ciudad de las personas o la ciudad real, aquella que desborda los límites administrativos.

Por último, añade una tercera dimensión o escala, la región urbana o la ciudad de ciudades, aquella que incluye su periferia y *con vocación de construir una fuerte articulación en cuyo marco se puede dar una movilidad cotidiana significativa* (Borja *et al.*, 2003, 37).

La ciudad ha sido siempre un fenómeno cambiante, tanto en su escala como en su estructura territorial, tanto en sus formas de gobierno y organización como en las culturas y en los comportamientos urbanos.

Otra cosa es que en nuestro imaginario cada uno tenga una visión aparentemente unívoca de ciudad. Aunque menos de lo que parece. Se identifica ciudad con una realidad histórica, física y simbólica. (Borja *et al.*, 2003, 35).

De otra parte, la dimensionalidad temporal hace referencia a su historia. La ciudad no es otra cosa sino una cronología de circunstancias e hitos historiográficos proyectados sobre su paisaje, su arquitectura, sus circuitos de movilidad, su cultura y sus sentimientos de pertenencia y arraigo a los lugares, entre muchos otros elementos que en ella confluyen. A su vez, también conforma una arquitectura trilateral: la ciudad histórica, la ciudad moderna y la ciudad futura.

Los límites urbanos son, considerablemente, difíciles de encajar o definir, esto nos lleva a articular un sistema adecuado de análisis con el objetivo funda-

mental de prestar un servicio de respuesta, lo más adecuado posible, para con la ciudadanía y su espacio. Este condicionante ayuda a explicar el marco teórico de Henri Lefebvre en su «dialéctica de la triplicidad», alejándose de las ideas neopositivistas de segunda mitad de siglo XX que proponían generalizar el espacio y aproximar los estudios territoriales a la «Geografía de los Modelos» (Baringo, 2013). Lefebvre (1974), por el contrario, concebía la ciudad como un territorio activo, *fértil* y no, así, desprovisto de sentido.

En consecuencia, el filósofo francés proponía estudiar las urbes desde tres dimensiones espaciales: el territorio físico, social y mental. Una triadética geográfica explicada desde acercamientos conceptuales definidos como el espacio concebido (*l'espace conçu*), representaciones del espacio, aquel que es socialmente dominante, sujeto a las relaciones productivas de la sociedad y utilizado por los expertos del urbanismo. El espacio vivido (*l'espace vécu*), espacios de representaciones, estrechamente ligado a su población, interpretado, simbólico y apropiado por su ciudadanía. Y, por último, el espacio percibido (*l'espace perçu*), prácticas espaciales, los que integran *las relaciones sociales de producción y reproducción, en especial la división del trabajo, la interacción entre gente de diferentes grupos de edad y género, la procreación biológica de la familia y la provisión de la futura fuerza de trabajo* (Baringo, 2013, 124).

En esta línea, le siguieron muchos autores como Michel Foucault, François Ascher o Milton Santos, pero especialmente Edward Soja, cuya fascinación por Lefebvre y su tesis de la «triadética espacial» marcó un hito en su trayectoria de pensamiento, y de especial relevancia e impacto para la geografía regional, primero con *The Socio-Spatial Dialectic* y, posteriormente, con *Thirdspace* (Morente et al., 2012). Los autores citados se interesaron, principalmente, por esa tercera dimensión espacial, el espacio o el paisaje vivido, fundamental para marcar la frontera entre las teorías más estrictas como el neopositivismo y las corrientes más críticas.

En relación con las corrientes de pensamiento encontradas en el escenario revulsivo de los paradigmas radicales, entre otros aspectos, el conflicto se reducía a las posturas, diametralmente opuestas de concepción del espacio. Esencialmente, el «espacio» entendido desde su acepción más capitalista y geométrica correspondía con esa perspectiva neopositivista que lo definía como contenedor de recursos para el desarrollo y la transformación. El de un escenario único y continuo de relaciones y formas representativas como testimonio de una historia escrita por los procesos evolutivos.

En cambio, el concepto de «lugar» atendía a una respuesta más en la línea de los pensamientos críticos, dotándolo de un significado, si cabe, más impreciso y orgánico. Los lugares entendidos, por tanto, como espacios con límites más difusos al ser reconocidos e interpretados por las personas que los viven y perciben, resultado de la interacción entre un grupo social y el ambiente en el que se desarrolla. También es único y particular, pero irreproducible, al

estar íntimamente ligado a sus usos, cotidianidad y significado simbólico (Hagget, 1994).

En la actualidad, el geógrafo catalán Jordi Borja et al. (2013) aborda, en su libro *La ciudad conquistada*, la tesis de Lefebvre desde una interesante óptica múltiple para definir los espacios que ocupa la ciudad. Con relación a la dialéctica del espacio, define ciudad con tres escenarios inmediatos: la ciudad real, la ciudad oficial y la ciudad ideal. Así, la primera se equipararía con el área metropolitana, diferenciándola de la ciudad oficial, (el municipio). En último lugar, la ciudad ideal la identifica con la interpretada por sus ciudadanos (la ciudad de la memoria y de la identidad) y, por ende, con arraigo cultural e histórico.

### 3. LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y SU ENCUADRE EN LA REGIÓN URBANA

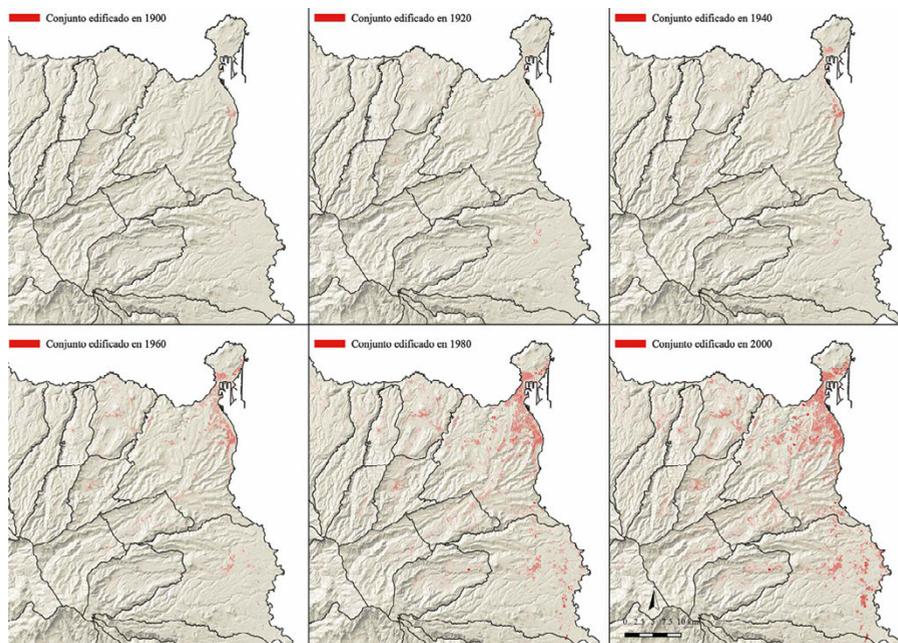
Las relaciones funcionales son, por tanto, el primer acercamiento para entender la ciudad y definir su encuadre urbano, un análisis territorial que coliga con el concepto wittgensteineano de multiplicidad aplicado a las ciencias geográficas de análisis regional. Las Palmas de Gran Canaria y su entorno inmediato obedecen a un modelo espacial de funcionalidad mixta y fuertemente condicionada por su topografía.

Por un lado, la ciudad baja, a lo largo de su plataforma litoral, concentra las funciones principales ocio-comerciales, ocio-turísticas, laborales, de servicios y residenciales. La ciudad alta, responde a funciones, principalmente, residenciales de alta capacidad y de tipología de crecimiento urbano por lotes promocionales. Un espacio que viene definido por la lógica del mercado inmobiliario y en el que, recientemente, se han establecido grandes dotaciones comerciales (Capel, 2013).

Por último, las zonas periurbanas del municipio se configuran como espacios de usos mixtos de transición hacia áreas de tradición más rural con poblamiento disperso y caracterizado por núcleos poblacionales de baja densidad en convivencia con barrios de tipología suburbial.

El carácter histórico de ciudad sujeta a su economía de exportación de productos agrícolas ha venido marcando su crecimiento desde su núcleo fundacional, en el barrio de Vegueta, hacia el Puerto, en la Bahía de las Isletas. Una estrecha relación de dependencia con el exterior que conforma uno de los hitos principales en su primera dimensión temporal, la histórica, en la que no debe obviarse, otros enclaves tradicionales de referencia que servían de abastecimiento agrícola, como San Lorenzo, el segundo núcleo histórico de referencia de la ciudad (Figura 2).

Figura 2. Dimensión histórica de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y su área metropolitana directa



**Fuente:** Elaboración propia, a partir de datos de la Dirección General del Catastro. 2020

El encuadre de la región urbana es el aspecto que suscita más debate y mayores interpretaciones. Desde un punto de vista morfológico, el desplazamiento parte del eje económico tradicional del norte de la isla, desde Agaete, pasando por Gáldar hasta Telde, hacia uno *ex-novo*, Las Palmas de Gran Canaria-Sur, el cual dibuja un continuo urbano por toda la franja litoral oriental y de fuerte implicación estructural y estratégica.

Su relación (Las Palmas de Gran Canaria) con el resto del territorio ha estado vinculada principalmente a cuestiones suprainsulares y los nodos que las resuelven; así, podemos dibujar un arco Norte que incluye el Puerto de Agaete, su relación con Tenerife y el nodo de población que lo articula (Gáldar) [...] y Maspalomas, su relación internacional y Telde-Vecindario como núcleos de población y servicios, como el aeropuerto, para el arco Este [Jonathan Tabares, 2 de junio de 2020].

Hacia el sur de la capital, se extiende la comarca del Sureste, vertebrada por la GC-1, y que mantiene una relación bidireccional, por un lado, de bienes y servicios con la ciudad, y con el sur, por la fuerza que ejerce la industria turística de Maspalomas y Costa Mogán.

Otra apreciación pone sobre la mesa la idea de «isla-ciudad» como región urbana, al entender que el ámbito insular está supeditado a una relación de dominación con la actividad económica de la isla y su capital. Este concepto adquirió importancia con la tercerización de la economía canaria y el desarrollo turístico del Sur. La subsecuente explosión demográfica propició una elevada proporción de concentración urbana en los municipios del eje oriental. Esta consideración del espacio metropolitano adolece de falta de rigor porque, a pesar de estar determinados por unos límites físicos ineludibles, es la misma geografía la que confina el desarrollo de otros núcleos con cierto grado de ruralidad, aislamiento y lejanía.

El concepto de isla-ciudad no es compartido por ninguno de los entrevistados, Mónica Palacios añade, además, que esa idea no se sostiene en absoluto, teniendo en cuenta el papel que juega la Reserva de la Biosfera, un importante enclave patrimonial ubicado en la vertiente suroeste de la isla. Palacios se inclina por interpretar un continuo urbano en forma de media luna que iría desde Agaete hasta la localidad de Arguineguín en el municipio de Mogán, *el resto de la isla cumple la función de parque de la zona urbana* [Mónica Palacios, 3 de junio de 2020].

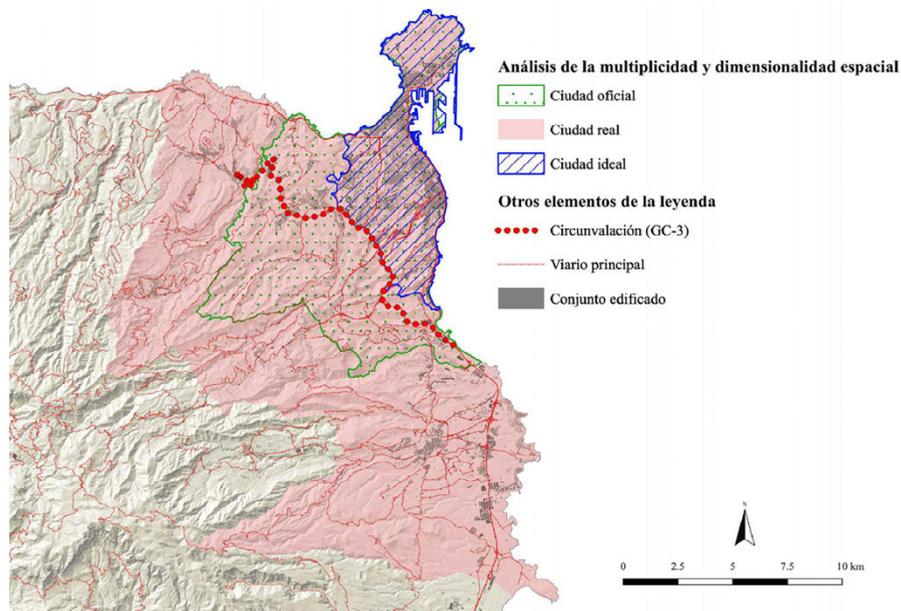
### 3.1. ESTUDIO METROPOLITANO DESDE LA TRIALÉCTICA ESPACIAL

Desde un análisis más conceptual, y siguiendo la línea marcada por el marco lógico, el límite administrativo de Las Palmas de Gran Canaria conformaría la «ciudad oficial» o el espacio concebido de las teorías de Lefebvre y Soja, mientras que la «ciudad real» o el espacio vivido correspondería con el área metropolitana. Finalmente, la «ciudad ideal» se reduciría al espacio consolidado de Las Palmas de Gran Canaria, es decir, a los barrios que conforman la ciudad baja y la ciudad alta, hasta el límite con la circunvalación GC-3 y el Barranco de Tamaraceite por el noroeste, estructuras que actúan de frontera y cuya explicación se aborda en el siguiente epígrafe (Figura 3).

El esquema propuesto para definir un mejor encuadre del área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria toma partido de novedosos estudios de la ciudad, desde la óptica de la movilidad y la accesibilidad. Estos, permiten atribuir al urbanismo nuevos indicadores de referencia como la conectividad, la vialidad, la circulación y la velocidad para entender mejor la multiplicidad del territorio y sus relaciones (Santos y Rivas, de las, 2008).

De esta manera, algunos estudios de la conectividad de las ciudades con su entorno metropolitano reflejan una realidad que se asemeja a los *buffers* o zonas de influencia de un área de dominio. A fin de cuentas, se trata de un proceso de análisis espacial que calcula los tiempos de conexión desde un punto de partida a través de su sistema viario, teniendo en cuenta indicadores de vialidad (cualidad y calidad de los viales), hacia los núcleos de su área de influencia.

Figura 3. Esquema conceptual de análisis de la multiplicidad y dimensionalidad espacial



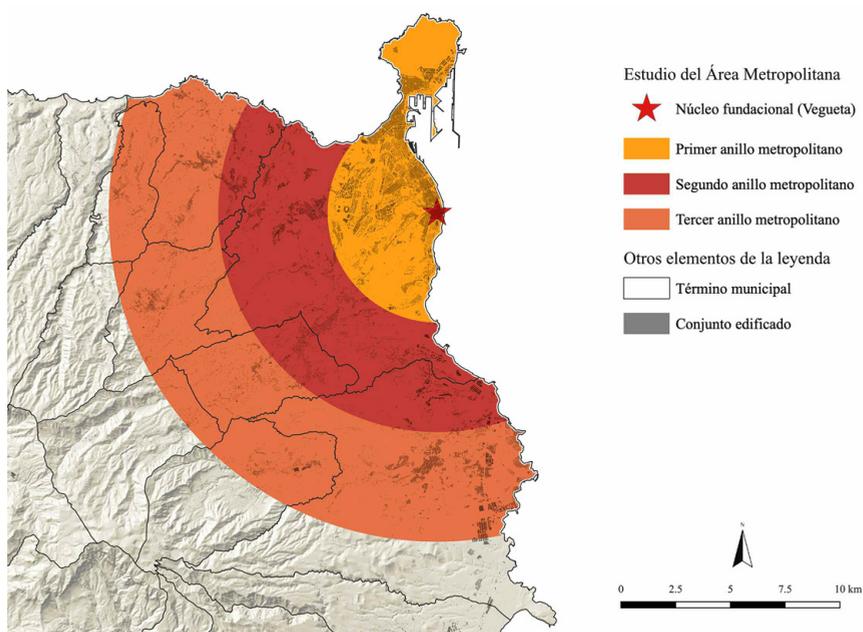
Fuente: Elaboración propia. 2020

Por tanto, considerando que la distribución modal de la movilidad en Las Palmas de Gran Canaria es, principalmente intramunicipal y está subordinada al vehículo privado (67% del total)<sup>2</sup> frente a otros modos de transporte; y a unas pautas de traslados donde predominan las de motivos laborales, las de asunto personal, de ocio y comerciales, la presión que ejerce esta modalidad es crítica.

Trasladado este contexto al estudio de área metropolitana y sus relaciones de funcionalidad más directa, se establece, desde su núcleo fundacional, un área de influencia de unos 5 km lo que, aproximadamente, se traduce en traslados cortos que rondarían entre los 15 y 20 minutos en transporte rodado. Explicado esto, el área metropolitana de primer orden se circunscribe, entonces, dentro del término municipal de Las Palmas de Gran Canaria, en lo que se ha definido como ciudad ideal y que abarcaría toda la ciudad baja y parte de la ciudad alta hasta la barrera del viario de alta capacidad (GC-3) (Figura 4).

2 Según el diagnóstico de la movilidad del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (2010-2011) contenido en el documento LPA\_GC Movilidad en Transformación en <https://www.laspalmasgc.es/export/sites/laspalmasgc/galleries/documentos-otras-secciones/LPA-GC-Movilidad.pdf>.

Figura 4. Estudio del área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria



Fuente: Elaboración propia. 2020

Continuando con este modelo de análisis, el segundo anillo metropolitano correspondería con la transición hacia los espacios periurbanos del municipio en relación con las fronteras de los municipios limítrofes de Arucas, Santa Brígida y Telde. Abarcando núcleos como Almatriche, Ciudad del Campo, Los Giles, Marzagán, Las Mesas, San Lorenzo, San Francisco de Paula, Tafira, Tamaraite o Tenoya, en Las Palmas de Gran Canaria; Cañada de los Perros, Las Goteras, Jinámar, La Majadilla o La Pardilla en Telde; La Angostura, Bandama, Monte Lentiscal, Los Olivos o El Reventón en el municipio de Santa Brígida; Cardones, Lomo Espino, San Francisco Javier, San Gregorio o Santidad en Arucas. El tercer y último borde del anillo metropolitano, esto es, 15 km de radio para el área de influencia desde el barrio capitalino de Vegueta abarcaría el resto del territorio municipal de Arucas y Santa Brígida y la mayor parte de Telde, salvo su extensión hacia la cumbre, y los núcleos de Cuatro Puertas, El Goro, Ojos de Garza y Piletillas hacia el extremo meridional en continuación por el corredor que vertebra la autopista (GC-1). Por otra parte, anexiona núcleos en contacto más directo con la ciudad de los municipios de Firgas, Teror, Valsequillo y la Vega de San Mateo.

## 4. ANÁLISIS DE LA TRANSFORMACIÓN URBANA DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: EL PLAN PARCIAL «TAMARACEITE SUR»

### 4.1. TAMARACEITE EN EL ENCUADRE URBANO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Tamaraceite representa, actualmente, un paisaje convulso de diversas tipologías urbanísticas producto de una incesante historia de cambios trascendentales. Ubicado de espaldas a una vega agrícola, en una intercuenca entre los Barrancos de Guiniguada y Tenoya, su origen se remonta a un pequeño núcleo periférico perteneciente al extinto municipio de San Lorenzo y que sirvió de campo para lo que, hoy día, es la ciudad ideal.

En el presente, tal y como se viene señalando, Tamaraceite quedaría fuera de ese esquema dialéctico de dimensión lógica de la ciudad ideal por diversos factores, principalmente, de conectividad, de índole fisionómico-geográfico y de arraigo cultural.

La conectividad con el centro urbano es una tarea aún no resuelta y que dificulta el contacto y la cercanía con los enclaves neurálgicos de la ciudad ideal. Hay que tener en cuenta que la entrada más inmediata es la circunvalación (GC-3), lo que lo dota de una paradójica percepción ciudadana de estar entrando en una *nueva ciudad*. A este respecto, se le presenta una problemática que el sistema viario de la circunvalación ha acrecentado, principalmente, con la conexión hacia sus núcleos próximos como San Lorenzo, La Suerte o Los Giles.

Barrios semidispersos en el territorio o fragmentados por vías de alta capacidad o ejes de tráfico redado no adaptado para los peatones. Realidad aún más compleja si se tiene en cuenta que la población que reside en estos espacios, acostumbrada a andar por zonas no urbanizadas como caminos o sendas, ya no pueden hacer los recorridos habituales por los riesgos que conllevan ciertos lugares. (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2017, 32). Su alejada localización con el centro histórico de Vegueta-Triana, sumado a una enrevesada fisionomía geográfico-paisajística, lo posicionan como un espacio dividido por fronteras tanto antrópicas como naturales, el Barranco de Tamaraceite y la circunvalación (GC-3), ambas limitantes en lo que a relación positiva con dicho centro se refiere.

### 4.2. TAMARACEITE ¿UNA NUEVA CENTRALIDAD?

Es indudable, que la transformación que, hoy por hoy, sufre el borde del segundo anillo metropolitano, en conexión directa con los municipios de Santa Brígida, Teror y Arucas, se presenta como una de *las áreas de oportunidad* para la planificación territorial y, desde luego, de las que mayor reto asume dada su fragilidad territorial y paisajística, además de, responsabilidad estratégica (Casariego y Ley, 2005).

Pero no cabe olvidar la paradoja de Tamaraceite en relación con su verdadero *núcleo fundacional*, este es, San Lorenzo. Lo que hoy se presenta como una nueva centralidad, ayer era periferia de la pequeña centralidad que pivotaba alrededor de la iglesia y plaza de San Lorenzo. *Los crecimientos urbanos, como tradicionalmente han ido sucediéndose en otras áreas de Gran Canaria, se fueron vertebrando en los márgenes de las vías de comunicación* [Jonathan Tabares, 2 de junio de 2020] y las lógicas del mercado han terminado por funcionar como pequeños *lobbies* que condicionan al urbanismo. La apuesta decidida por el modelo de grandes parques comerciales, el objetivo principal del UZO-04 y que, precisamente, se trataba del único distrito municipal que no contaba con este tipo de equipamientos, además de concentrar el reparto modal de los traslados en los vehículos privados, ejerce una presión *ex nova* y que se recrudece, si cabe, teniendo en cuenta el exuberante patrimonio natural y cultural que colinda en los alrededores de la parcela ocupada<sup>3</sup> (Armengol y González, 2007).

Es en estos territorios en colindancia donde se encuentran en un delicado equilibrio provocado por la presión de la ciudad. La estrategia comercial de Las Palmas de Gran Canaria, que coloca grandes centros y parques comerciales en todos sus puntos de acceso, aparentemente es una estrategia de descentralización, sin embargo el hecho de duplicar en Tamaraceite el parque comercial de La Estrella (Telde) compromete áreas comerciales de la franja Norte prevista por el Plan Territorial Parcial-14 al sur de Gáldar, es decir, Las Palmas de Gran Canaria tiene una dinámica independiente y arrolladora con respecto a la dinámica insular: es el único municipio con una economía diversificada, concentra prácticamente la mitad de la población insular y duplica a la otra gran capital de Canarias, lo que viabiliza cualquier estrategia de implantación de servicios [Jonathan Tabares, 2 de junio de 2020].

Atendiendo a las estrategias públicas de marco jurídico, Tamaraceite sí se posiciona como una nueva centralidad para el municipio y así queda recogido en las determinaciones del Plan General de Ordenación (Plan Parcial Tamaraceite Sur - UZO-04). Los objetivos marcados en la planificación lo prevén como área de oportunidades de especial carácter estratégico. Todo ello, a través de la ejecución de un sistema general de dotaciones y equipamientos de espacio público de esparcimiento, instalaciones deportivas, socioculturales y otras de uso terciario para comercios, oficinas y servicios públicos.

---

3 Hacia el sur del Plan Parcial de Tamaraceite Sur (UZO-04) se extiende una vega agrícola con un sistema tradicional de charcas terrosas catalogadas como patrimonio etnográfico y natural y que sirven de soporte para avifauna nidificante y recalante estacional, además de contar con espacios con Hábitats de Interés Comunitarios y zonas interés tanto medioambiental como etnográfico recogidas en los catálogos de protección patrimonial del Ayuntamiento. Precisamente, la parcela que ocupa el UZO-04 localizó algunos de estos sistemas acuíferos, hoy día desaparecidos.

Este esquema de ordenación territorial se presentó acompañado de un modelo de comunicaciones reforzado que permitiría constituir un marco que trascendiese *el mero localismo de accesos y circulaciones interiores del Sector, estructurando las comunicaciones de la zona con idéntica vocación de centralidad que la expresada para su relación con el área metropolitana* (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, noviembre de 2012).

Posterior a la aprobación definitiva del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, el sector del UZO-04 fue objeto de modificación en 2018. Entre los aspectos por los que fueron naturaleza de cambios destacan, por un lado, las mejoras sustanciales de reforzamiento del viario principal, con el objetivo de optimizar la accesibilidad y las conexiones con sistemas viarios secundarios de núcleos y barrios periféricos. De otra parte, las determinaciones de nuevo suelo reserva para dotaciones educativas y culturales, así como, la designación de determinaciones de ordenación específica para equipamiento de espacios verdes y deportivo, en detrimento de aquellos inicialmente destinados a uso industrial. Por último, una significativa reordenación del *Área de Centralidad Terciaria* proyectada de cara a sus núcleos periféricos, especialmente, San Lorenzo y, así, intentar responder a la transición hacia los suelos de tradición más rural en el sector hacia el sur. Tal y como especifica el documento, trata de determinaciones de reordenación que contribuirán a dinamizar los espacios frágiles de su entorno más inmediato dado su carácter rururbano y que, a buen propósito, citan como espacios de oportunidades (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, noviembre de 2018).

## **5. CONCLUSIONES**

Los conceptos de multiplicidad y dimensionalidad aplicados como metodologías de estudio para caracterizar el grado de urbanidad se establecen como herramientas que facilitan, considerablemente, la caracterización de las áreas metropolitanas; máxime, en geografías tan complejas como la canaria. Además, si se pretende atender el urbanismo más allá de pautas, excesivamente definidas, no se debiera dejar de lado las teorías críticas que rompieron con las tendencias del urbanismo más geométrico para colocar la escala hogar o humana en el centro del análisis espacial.

El esquema metropolitano propuesto, a pesar de definir un enfoque metodológico lo más preciso posible, no deja de atender a una apreciación subjetiva y de espacio percibido tanto por los autores que lo firman, dadas sus experiencias vividas en el territorio, como la de los actores relevantes entrevistados, y que han puesto de relieve las debilidades que presenta el espacio concebido. Unos límites definidos que, aplicados a la planificación y la gestión territorial, pueden presentarse como beneficiosas o valiosas para una parte como perjudiciales para otra.

Dicho esto, las estrategias de centralidad adoptadas por la administración local del municipio de Las Palmas de Gran Canaria son el resultado de medidas de desahogo que necesita el centro urbano de la capital y, por consiguiente, las de su población, pero no responden a las necesidades reales de la población de los entornos limítrofes sino, como bien definía Horacio Capel, a sus lógicas del mercado inmobiliario.

Las necesidades de una ciudadanía urbana demandante de «suelo reserva» para esparcimiento, ocio, deporte, etc., no van a solucionar la dicotomía del periurbanismo o la rururbanización si no se le pone remedio a la debilidad y fragilidad que vienen sufriendo enclaves como San Lorenzo, El Román o Risco Negro.

## BIBLIOGRAFÍA

- Armengol Martín, M. T. y González Morales, A. (2007). Los centros comerciales en Las Palmas de Gran Canaria: dinámicas e impactos en el espacio urbano. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 27(1), 9-27. Recuperado de:  
<https://accedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/58931/1/32049-Texto%20del%20art%C3%ADculo-32066-1-10-20110609.PDF>
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (noviembre de 2018). *Modificación del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria en el sector del UZO-04 «Plan Parcial-Tamaraceite Sur»*. Recuperado de:  
[https://www.laspalmasgc.es/export/sites/laspalmasgc/galleries/documentos-urbanismo/Version-Inicial-doc-tecnico-T-SUR\\_Nov-2018.pdf](https://www.laspalmasgc.es/export/sites/laspalmasgc/galleries/documentos-urbanismo/Version-Inicial-doc-tecnico-T-SUR_Nov-2018.pdf)
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (2017). *Rehabilitación y regeneración urbana del casco histórico de Tamaraceite: Memoria de Diagnóstico Participativo*. Las Palmas de Gran Canaria, España. Recuperado de:  
<https://www.laspalmasgc.es/export/sites/laspalmasgc/galleries/documentos-distrito-Tamaraceite-San-Lorenzo-Tenoya/REHABILITACION-Y-REGENERACION-CASCO-HISTORICO-TAMARACEITE-MEMORIA-DIAGNPART.pdf>
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (octubre de 2012). *Memoria del UZO-04. Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria*. Recuperado de:  
[https://sit.laspalmasgc.es/pgo\\_2012/navegacion/tecnico/pormenorizada/por\\_anx\\_nor\\_uzo/por\\_anx\\_nor\\_uzo4.pdf](https://sit.laspalmasgc.es/pgo_2012/navegacion/tecnico/pormenorizada/por_anx_nor_uzo/por_anx_nor_uzo4.pdf)
- Baringo Ezquerro, D. (2013). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, (3), 119-135. Recuperado de:  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5593337>
- Borja, J. (2011). Espacio público y derecho a la ciudad. *Viento Sur*, 116(1), 39-49. Recuperado de:

- <https://www.sistemamid.com/panel/uploads/biblioteca/7097/7128/7129/83427.pdf>
- Borja, J., Drnda, M., Iglesias, M., Fiori, M. y Muxí, Z. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.
- Capel, H. (2013). *La morfología de las ciudades: Agentes urbanos y mercado inmobiliario. III*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Casariego Ramírez, J. y Ley Bosch, P. (2005). La construcción de los Nuevos Sub-Centros: El caso de Tamaraceite en Las Palmas de Gran Canaria. En J. Casariego y P. Ley (Eds.), *La creación de los nuevos sub-centros: El caso de Tamaraceite en Las Palmas de Gran Canaria*, pp. 15-20. Las Palmas de Gran Canaria: Exploraciones EX5.
- Haggett, P. (1994). *Geografía: una síntesis moderna*. Barcelona: Ediciones Omega.
- Knabenschuch, S. (2003). Multiplicidad y conocimiento: alcances y trasfondo de un concepto wittgensteineano. *Ideas y Valores*, 52(121), 3-39. Recuperado de:  
<https://revistas.unal.edu.co/index.php/idval/article/view/14470>
- Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. París: Editions Anthropos.
- Morente, F., Benach, N. y Albet, A. (2012). Edward W. Soja o la reubicación del espacio en el debate de las ciencias sociales. *Biblio-W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 17. Recuperado de:  
<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-977.htm>
- Santos y Ganges, L. y De las Rivas Sanza, J. L. (2008). Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad. *Ciudades*, (11), 13-32. Recuperado de:  
<https://157.88.20.48/index.php/ciudades/article/view/1274/1083>