

# *Crecimiento urbano y desequilibrios territoriales en Las Palmas de Gran Canaria*

GERARDO DELGADO AGUIAR \*

\* Profesor de Geografía Humana. Facultad de Geografía e Historia.  
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

## Cuestiones preliminares

El discurso reflexivo y sintético que el lector encontrará en las siguientes páginas trata de abordar el crecimiento urbano en la ciudad de Las Palmas, incidiendo de manera particular en las formas de autoconstrucción y urbanización marginal. Aquí el problema de la vivienda se ha convertido en una cuestión social, política, económica y urbana a resolver.

Estos procesos están presentes en la mayoría de las ciudades y, por tanto, no son una manifestación reciente. Al contrario, responden a un mecanismo complejo y concreto asociado al crecimiento de las ciudades posindustriales de finales del siglo XIX.

Se trata, fundamentalmente, de espacios construidos en las periferias de los núcleos urbanos consolidados (a veces en torno a la *ciudad vieja*), que poseen características singulares:

a) Una peculiar configuración morfológica en la que predominan formas de autoconstrucción como respuesta a la escasez de viviendas y a la ineficacia o inexistencia de políticas de alojamiento por parte de las entidades públicas.

b) Es una realidad inherente a las contradicciones del capitalismo y de sus específicas relaciones sociales y de producción y, por consiguiente, no debe explicarse como un proceso espontáneo.

c) Dentro de estos núcleos se detectan graves deficiencias en equipamientos básicos que han generado diferenciaciones espaciales importantes y, sobre todo, elementos de segregación y marginación que han supuesto una disgregación urbana.

d) Se han convertido en conjuntos revalorizadores del territorio, creando plusvalías que suponen en definitiva (DE SOLÁ MORALES, 1974, p. 378):

«(...) el modo óptimo de utilizar un contingente menor de la residencia proletaria que ni debilite la demanda sobre el respectivo mercado institucionalizado, ni comprometa rigidamente la manipulación futura de las áreas sobre las que se introduce».

Se plantea, por consiguiente, estudiar los aspectos significativos del crecimiento de éstos en el contorno urbano de Las Palmas de Gran Canaria; puesto que adquieren una dimensión espacial laberíntica que repercute notoriamente en la estructura urbana de aquélla, integrándose en la ciudad convencional (DE SOLÁ MORALES, 1974, p. 366). Se agregan paulatinamente, sin pausa, como dibujos disonantes en el tejido urbano.

Expresa, además, una movilidad de la población a escala intrainsular e interinsular de importancia, así como la presencia de un mercado de especulación del suelo. No constituye dentro del ámbito del Archipiélago un caso único. También hallamos este fenómeno en otras ciudades y municipios insulares como en Santa Cruz de Tenerife (véase GARCÍA HERRERA y PULIDO MAÑES, 1982).

Sin embargo, aquí el elemento distintivo del fenómeno de urbanización marginal es que éste no se ha desarrollado en un espacio industrializado como así ha sucedido en algunas ciudades capitalistas europeas y norteamericanas; sí, en cambio, como en las sociedades capitalistas no industrializadas del centro y sur de América, sin que llegue, por otra parte, a presentar las características del *squatter*, ya que como bien apunta GARCÍA HERRERA (1989) la adquisición de la tierra por la clase trabajadora de las Islas se efectúa mediante la compra de suelo y siempre a bajo precio.

## Rasgos distintivos del crecimiento urbano

«El mapa no es el territorio. En primer lugar, comencemos, pues, por contemplar el territorio. Y contemplar el territorio no es cosa fácil, aunque aparentemente pueda parecerlo» (DEMORGON, 1983, p. 65).

Sigamos, entonces, este consejo. Tracemos nuestro camino por la historia (tiempo) y recorramos el territorio (espacio) para aprehender de ellos los elementos de comprensión e interpretación geográfica de la ciudad.

Tal y como hemos apuntado en el apartado anterior, Las Palmas de Gran Canaria es un ejemplo más de las ciudades posindustriales que han crecido al abrigo del capitalismo en sociedades con estructuras económicas típicamente no industriales, marcada por el carácter insular y la dependencia exterior de su economía.

La consolidación del primigenio asentamiento (1478) en torno a la desembocadura del barranco Guinguada y su posterior expansión durante las siguientes tres centurias se debió al desarrollo de una actividad comercial que se sustentó en la peculiar condición geográfica insular como punto de escala en el derrotero de los buques —veleros— que hacían el trayecto desde los puertos europeos (España, Portugal, Inglaterra, Holanda, ...) hacia América.

En este sentido, podemos afirmar que este hecho como consecuencia de la expansión comercial marítima en el Atlántico, se manifiesta igualmente en otros puntos de las Islas como en Santa Cruz de Tenerife y en otros lugares que posteriormente perdieron su protagonismo (La Orotava, Garachico) para pasar a depender de los núcleos capitalinos en formación. Del mismo modo, esta situación se refleja, aunque en menor medida, en otros archipiélagos próximos como el de Madeira (Funchal).

En estos cuatro siglos ya se atisban en la ciudad las primeras áreas marginales. Hallamos en los límites con el casco antiguo, en la zona conocida como los Riscos (San Nicolás, San Juan, San Roque y San José), algunas viviendas autoconstruidas adaptadas a cuevas naturales y en escarpes lejos de la pequeña vega en la que se asentó el núcleo histórico y señorial de Vegueta.

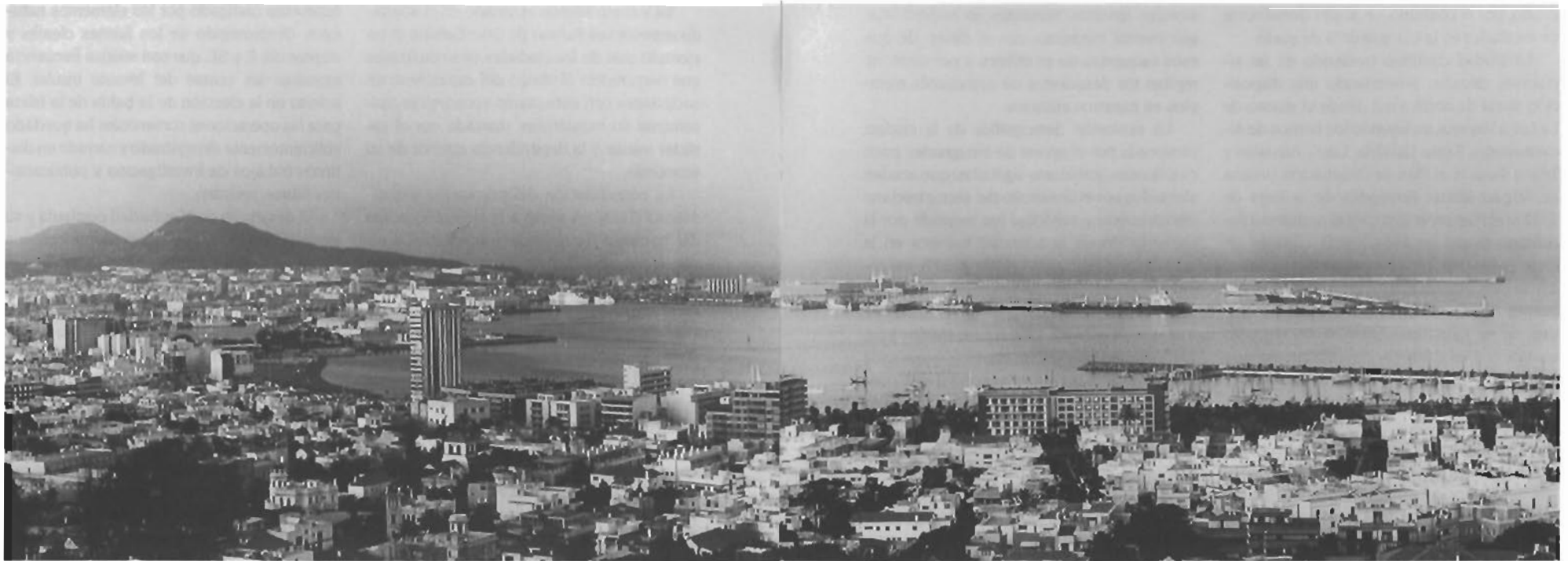
Ya en el siglo XIX la función comercial de la ciudad se consolidó una vez que se decidió construir un puerto de gran magnitud que fuera la alternativa segura a la desafortunada localización del muelle de Las Palmas, conti-

nuamente castigado por los elementos naturales: desprotegido de los fuertes oleajes y vientos del E. y SE. que con relativa frecuencia azotaban las costas del levante insular. El acierto en la elección de la bahía de la Isleta para las operaciones comerciales ha quedado suficientemente demostrado y narrado en distintos trabajos de investigación y publicaciones (libros, revistas).

El desarrollo de la actividad portuaria y su expansión a lo largo de la presente centuria ha dado carácter a este rincón de la ciudad, conformando un conjunto urbano-portuario de gran entidad como corresponde a un capitalismo activo que se sustenta en un comercio marítimo de gran porte.

En efecto, el puerto de La Luz y Las Palmas, que surgió en 1883 y fue operativo hacia 1902, comenzó a articular el crecimiento de la actividad mercantil que se apoyaba en el comercio con la Península, el exterior (países europeos y americanos) y el suministro de vituallas y carbón a los navíos (principalmente ingleses) que iban de paso hacia las colonias. Fueron éstos los que aportaron un mayor dinamismo a la ciudad, creando una serie de instalaciones (almacenes, oficinas y talleres) y actuando como consignatarias (Elder Dempster, Miller & Cía.). Asimismo, levantaron residencias de tipo hotelero y fincas privadas que dieron acogida a una serie de personajes ingleses (Jones, Miller, Pavillard, ...) que han dejado huella en la historia de la ciudad y de la Isleta<sup>1</sup>.

En lugares próximos al puerto se asentó un grupo dinámico de población, en rápido crecimiento. Estos pobladores estaban constituidos por inmigrantes de la misma Isla, de Lanzarote y Fuerteventura, que con el tiempo se convertiría en el segundo punto de crecimiento urbano de la ciudad. Efectivamente, ésta presentaba en 1915 dos áreas de expansión: en primer lugar el espacio urbanizado del casco antiguo de Vegueta-Triana, junto al barranco, limitado por el mar y los Riscos, con



Vista panorámica de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria (agosto, 1989). Autor: Gerardo Delgado Aguilar.

un apéndice, también urbanizado, que se prolonga hasta los Arenales y, en segundo orden, el Puerto que ocupa todo el istmo de Guanarteme.

Precisamente esta bipolaridad en el crecimiento de la ciudad fue el obstáculo que detuvo el planeamiento propuesto por el arquitecto Laureano Arroyo a finales de siglo, que no tuvo el acierto, por otra parte, de ofrecer una alternativa eficaz y sugerente. Al contrario, propuso aplicar en su máxima expresión los presupuestos del ensanche. Desde ese instante todo el espacio desocupado, pero potencialmente urbanizable, se vio inmerso en una práctica de compraventa de suelo de carácter especulativo al que solamente tenían acceso una pequeña parte de la población, la

burguesía vinculada a los negocios portuarios (CÁCERES MORALES, 1980).

No obstante, otro grupo menos numeroso, pero destacado, de la nobleza (terratenientes y rentistas agrícolas) adquiere un gran volumen de lotes de suelo calificables de urbanizables que proceden de las desamortizaciones del siglo XIX (Mendizábal y Madoz) y que afectó a tierras —baldías y realengas— del Estado (GARCÍA HERRERA, 1989, pp. 53 a 65).

De otra parte, el contingente de población de la ciudad para el año 1945 era de 138.441 habitantes, muy por encima de la cifra de 1883 que marcaba unos 20.756 habitantes. Este incremento poblacional se debió principalmente al aporte de población inmigrante. Como

muy bien apunta el profesor MARTÍN RUIZ (1985, p. 36):

«Las razones de tal fenómeno hay que buscarlas en su significado como capital provincial [desde 1927] y en su modelo de economía periférica».

De igual modo, y paralelamente a este devenir, hay un incremento sustancial de la superficie urbana, que pasa de las 94 has. de 1883 a las 533 has. de 1945 (MARTÍN GALÁN, 1984, p. 81).

Sin embargo, esta concentración humana no tuvo la misma respuesta en la edificación de viviendas, pues no se contempló ninguna política de alojamiento que tuviera como fin dar acogida a una demanda en aumento, cuya composición social nos revela que eran obreros y personas no cualificadas que cautivados

por la pujanza del comercio y el negocio portuario trataron de insertarse en la estructura social urbana de Las Palmas. Ante la necesidad perentoria de adquirir viviendas, el mercado del suelo creció considerablemente y tan sólo un pequeño grupo de familias pudieron comprar solares a bajo precio para la autoconstrucción.

Así sucedió en los distritos de La Isleta y Guanarteme en las dos primeras décadas de este siglo. Otras familias se ubicaron en las inmediaciones de los Riscos, contribuyendo a la expansión de esta primera área suburbana, siguiendo el cauce del barranco Guiniguada<sup>2</sup>. Los diferentes organismos públicos no actuaron de forma contundente para desviar el sentido de estas actuaciones especulativas, ju-

gando, por el contrario, un papel ciertamente de mediador en la compraventa de suelo.

La ciudad continuó creciendo en las siguientes décadas presentando una disposición lineal de norte a sur, desde el puerto de La Luz a Vegueta, incluyendo los barrios de Alcaravaneras, Santa Catalina, Lugo, Arenales y Triana. Pero, ni el Plan de Ordenación Urbana de Miguel Martín Fernández de la Torre de 1922 ni el Plan propuesto por el arquitecto Secundino Suazo en 1944 fueron capaces de crear unos criterios alternativos y coherentes con la estructura social de la ciudad y sus singulares condiciones naturales (arenales, playas), de tal forma que ordenara un territorio complejo y en continua expansión colonizadora.

La inexistencia de unas directrices claras en lo que respecta a la construcción de la ciudad permitió entre 1946 y 1950 la diseminación de urbanizaciones y polígonos de viviendas de promoción estatal. Surgen, así, las barriadas en la zona alta de la ciudad: Patronatos García Escámez en Escaleritas y General Franco<sup>3</sup> en Schamann; asimismo, logran anidar en otros puntos del interior de la ciudad. De esta forma se intentó dar salida al problema de la vivienda, colonizándose una extensa superficie de parcelas que conformarían posteriormente el primer cinturón urbano de la ciudad, pues el litoral ya no ofrecía nuevos espacios.

En el segundo lustro de los años sesenta se pudo obtener, invadiendo el mar, nuevos terrenos para urbanizar, tal y como apuntan el Plan Parcial de Ciudad del Mar de 1963 y el Plan Parcial de la Avenida Marítima del Norte de 1965; que dieron paso posteriormente a construcciones de viviendas en forma de cuerpos homogéneos de bloques individualizados. Éstos marcan la fachada marítima por su disposición volumétrica de gran altura, impregnando en la ciudad el carácter de aquellas grandes urbes metropolitanas —*mutatis mutandis*— de Europa (París, Londres, Madrid) y EE.UU. (Nueva York, Chicago, Detroit) y que

siempre tenemos presentes en nuestra imagen mental inmediata con el deseo de que esos esquemas no se utilicen y, por tanto, no repitan los desaciertos de semejantes ejemplos en nuestros espacios.

La explosión demográfica de la ciudad, provocada por el aporte de inmigrantes poco cualificados (jornaleros-agrícolas) que acuden alentados por el desarrollo del sector terciario (construcción y servicios) fue inducida por la implantación de la actividad turística en la ciudad (DÍAZ HERNÁNDEZ, 1990, p. 335): así como por la permanencia tardía del alto índice de natalidad (22 ó 28 por mil) que se mantuvo casi invariable hasta 1969 (véase MARTÍN RUIZ, 1985, pp. 289 a 319). Esta expansión inusitada proyectó sobre la ciudad un contingente considerable de población que demandaba más viviendas. Comenzó en ese instante el desequilibrio entre demanda y oferta que perdura hoy en día.

La actual población de la ciudad se caracteriza (a la espera de los resultados definitivos del Censo de 1991) por un crecimiento sostenido, pero distribuido espacialmente hacia los áreas exteriores: El Toscón, Las Mesas, Tenoya, Los Giles, Tamaraceite, Almatriche, San Lorenzo, Tafira, La Montañeta y Marzagán; en contraposición al estancamiento en algunos sectores de los distritos interiores próximos a la costa: Triana, Canalejas, Lugo, Ciudad Jardín, Alcaravaneras, Santa Catalina, Las Canteras y Guanarteme.

### Los procesos recientes de expansión territorial

La situación que de forma sucinta se describe en las líneas precedentes determinó dos tipos de improntas reconocibles en la trama urbana:

a) La proliferación de barriadas o polígonos de viviendas protegidas entre 1958 y 1975, generalmente de protección oficial (CASARIEGO, 1987, pp. 70-71), que continuarán extendiéndose hacia el sur, pero sin alcanzar la

dinámica de antaño, traspasando los límites que marcan el paso al municipio de Telde (Jiménez, en 1978). Ya sean de promoción oficial, mixta o privada, éstas se caracterizan por el pobre diseño, la escasa superficie disponible y la poca calidad de los materiales empleados en la construcción, tratando de reducir los costes generales de la obra.

b) La agudización de los procesos de urbanización marginal que aparecen con mayor vigor en torno a este frente de barriadas. Estos suburbios marginales se intercalan precisamente en el área de expansión de la ciudad, diseminándose en todas direcciones hacia los municipios próximos (Aruca y Telde); conformando, de esta forma, una incipiente área metropolitana diversa e irregular que comienza a absorber a otros núcleos urbanos.

Sin duda, esta circunstancia se refleja continuamente en la estructura urbana de Las Palmas y en un futuro inmediato distorsionará aún más el crecimiento de ésta, generando fuertes desajustes sociales y urbanísticos. También hallamos, junto o próximas a éstos, ocupaciones ilegales de suelo que reflejan típicas formas de chabolismo ya tradicionales en la ciudad (El Rincón, El Confital).

La ciudad se manifiesta en esta última década con una morfología caótica, heterodoxa, una acentuada carencia de equipamientos colectivos y una infraestructura desigual, hallándose profundamente marcada por la fusión de capitales financieros e inmobiliarios que intervienen agresivamente en el mercado del suelo y la promoción de viviendas (LOJKINE, 1973), fomentando rentas diferenciales propias del capitalismo: pues tal y como nos apunta en la siguiente cita DE SOLÁ MORALES (1974, p. 377):

*«(...) donde no hay extensión de infraestructuras exteriores que valoricen las coronas externas ni hay operaciones de reestructuración interior que provoquen nuevas rentas diferenciales, la presión periférica de las Urbanizaciones Marginales puede resultar decisiva para man-*

*tener en expansión el mecanismo de formación y explotación capitalista de las plusvalías».*

Y en palabras de HARVEY (1979, p. 189):

*«La renta diferencial cobra significado en un espacio relativo que está estructurado por diferencias de capacidad productivas en diferentes emplazamientos y que está espacialmente estructurado a través de relaciones de costes de transporte».*

Para el caso de Las Palmas de Gran Canaria, y en general para las Islas donde estos costes de transportes adquieren una especial trascendencia, esta renta diferencial ha provocado en los últimos dos decenios una evidente aceleración de las formas de autoconstrucción como alternativa de alojamiento barato que posibilita el acceso de un sector amplio de la población a una vivienda sin la presión de los sistemas de financiación (GARCÍA HERRERA, 1989, p. 185):

*«(...) con la peculiaridad de que el terreno se pague a plazos y de que el usuario construya según sus posibilidades económicas (...)»*

y fundamentalmente:

*«(...) facilita la acumulación ya que el tiempo que tarda el dinero en regresar a la circulación del capital se reduce».*

En la ciudad hay una serie de núcleos con perfiles propios de las urbanizaciones marginales. Éstas han tenido una diferente evolución en el tiempo y en el espacio, pero sin duda se han inscrito en el plano de la ciudad desde el siglo XIX, que nos descubre, por otra parte, constantes y significativas mutaciones en la fisonomía urbana de esta centuria (MARTÍN GALÁN, 1984).

La distribución espacial de las urbanizaciones marginales presenta la siguiente estructura:

a) Primeramente, aparecen aquellos conjuntos residenciales homogéneos que se encuentran inscritos en la malla urbana de la ciudad interior. Así, tenemos las urbanizaciones de autoconstrucción de Mata, Don Zoilo, Las Coloradas, San Cristóbal y los Riscos. Esta última manifestación perenne es en palabras

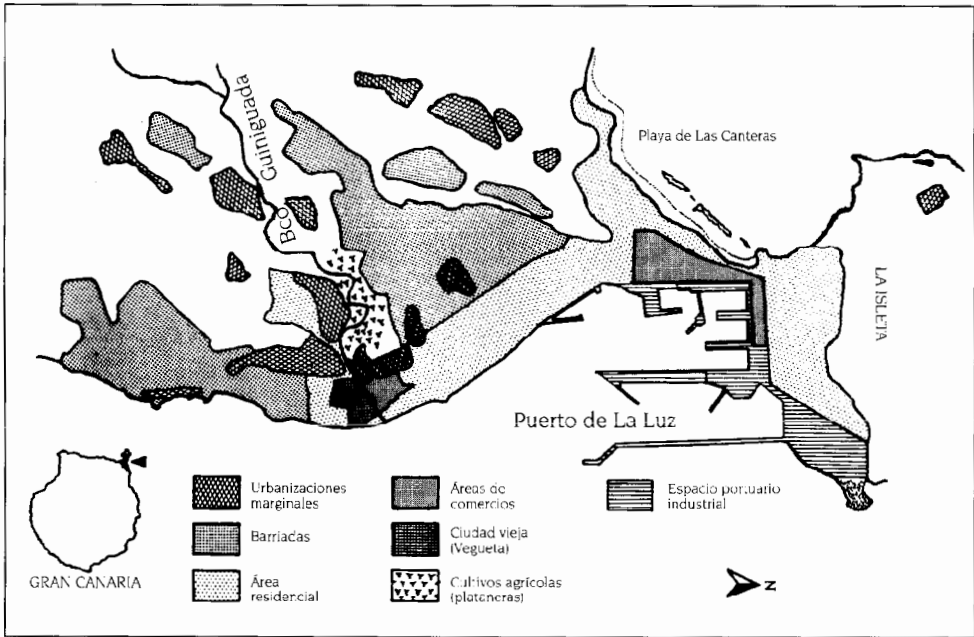


Fig. 1. Las Palmas de Gran Canaria: ocupación y usos del suelo.

de CÁCERES MORALES (1980, p. 112) un auténtico quiste que:

«(...) desde el punto de vista del deterioro social y del tejido urbano interior, constituyen todavía importantes problemas a resolver —o a no resolver— dentro de la ciudad».

b) En segundo orden, tenemos un considerable número de núcleos que forman un anillo exterior que representa el límite de la ciudad en dirección al centro-norte del municipio. Son los casos de Lomo Blanco, el Fondillo, Pedro Hidalgo, Las Torres, Almatriche, Los Frailes, Los Giles, Hoya Andrea, Piletas, La Galera, Las Filipinas, Casa Ayala y El Toscón entre otras. Su diseño es diverso y en todas hallamos la misma dinámica que determina el desarrollo de las urbanizaciones marginales de las sociedades subdesarrolladas (CASARIEGO, 1987).

### A modo de reflexión final

Estos procesos están siendo estudiados con exhaustividad, si bien sólo son una parte (aun-

que ciertamente requiere un seguimiento especial) de los problemas que contaminan a Las Palmas de Gran Canaria.

La ciudad ya tiene un nuevo instrumento de ordenación y planificación urbana para los próximos años (Plan General de 1988) en sustitución del Plan pionero de 1962, pero el futuro es incierto. Todavía no se han evaluado, en las postrimerías del siglo XX, las necesidades sociales de la población que se asienta aquí para proyectar equilibradamente los recursos a través de un plan de acción urgente, de tal forma que las disparidades y disonancias espaciales y sociodemográficas perceptibles en esta ciudad puedan tener una respuesta adecuada. Asistimos a una agudización de los problemas urbanos y a una progresiva asfixia urbanística que amenaza con generar un colapso —quizás ya haya comenzado— en la construcción de la ciudad.

La gestión urbanística, el planeamiento y la ordenación urbana no se adecúan a esas



CUADRO I  
DÉFICIT DE VIVIENDAS EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: 1986<sup>4</sup>

Obsolencia	NECESIDADES POR		VIVIENDAS DISPONIBLES	DÉFICIT
	Hacinamiento	Nuevas Familias		
1.900	2.600	2.200	3.600	3.100

necesidades y, en cambio, hay una continua degradación de la política de actuación urbana por parte de los gestores públicos de este sistema. Pervive la duda sobre el hecho de que lo social sea lo verdaderamente trascendental. Frente a esta proposición hallamos frecuentemente una condescendencia hacia los promotores y agentes inmobiliarios, actuando con complicidad. Las palabras de WINGO (1976, p. 7) son al respecto muy certeras y clarificadoras:

*«La coalición del político y el especulador es presentada como el enemigo número uno, cuando no es más que una reorganización lógica de los intereses perjudicados, o no reconocidos, por los objetivos, el contenido y los procedimientos de la planificación urbana.»*

La realidad inmediata, en parte heredada del pasado, se manifiesta en:

a) La escasez de viviendas (véase en el cuadro 1 el déficit de viviendas para 1986) junto a la incapacidad de satisfacer a una demanda en constante aumento y a la continua elevación del precio de las mismas. Esta circunstancia ha disparado la reproducción de las formas de autoconstrucción y la proliferación de bolsas de marginación. Al mismo tiempo, detectamos fenómenos de reconstrucción en algunas zonas, en donde existe un claro desplazamiento de las viviendas de planta única en estado ruinoso o de abandono, sustituidas por complejos urbanísticos de gran envergadura tanto por la altura (más de 6 plantas y aproximadamente 100 m<sup>2</sup> por vivienda) como por la superficie que ocupa.

La intervención del agente inmobiliario-promotor privado se dirige hacia la compra de suelo barato, bastante atomizado en su propiedad, para conformar una parcela de mayores dimensiones en la que poder edificar con posterioridad, obteniendo un beneficio capitalista muy superior al proporcionado por la renta que generó la venta de los terrenos.

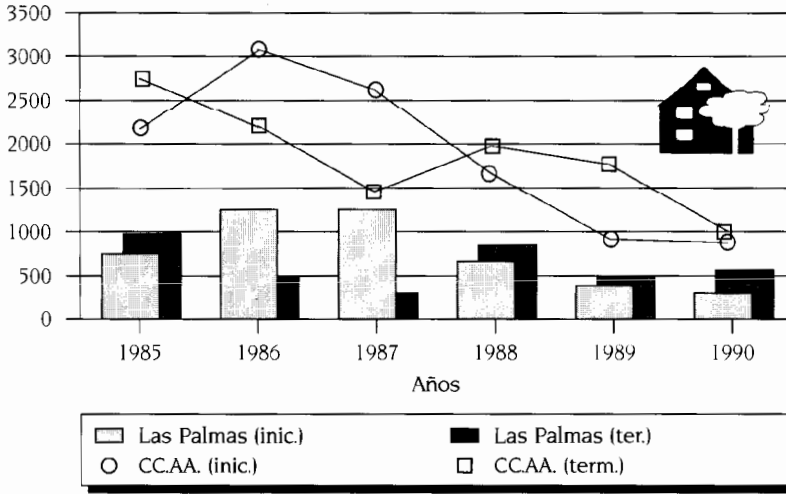
En este sentido, el Plan de Viviendas (1992-1995) del Gobierno de la Nación surge como vía alternativa que busca la solución parcial al problema de la vivienda, pero generará, por el contrario, un nuevo y peculiar mercado de compraventa de suelo que obligará a las Administraciones Municipales a tasar por debajo de lo esperado los lotes de parcelas urbanizables de su propiedad para la construcción de viviendas de protección oficial (VPO), beneficiando sustancialmente a constructores y a otros agentes inmobiliarios que accederán a ese suelo en condiciones favorables para la promoción y alentados, además, por los sustanciales beneficios fiscales y las ayudas oficiales.

La tímida actuación pública (Estado, Comunidad Autónoma) no parece mostrar una clara tendencia a resolver este desequilibrio, sino que, por el contrario, como nos dice CASTELLS (1979, p. 198) en la siguiente cita:

*«(...) intenta favorecer la concentración económica y de racionalización técnica dentro de la industria de la construcción y de trabajos públicos. Cuenta para esto con dos series de medidas: la organización de concursos para la conclusión de los mercados públicos y, por*

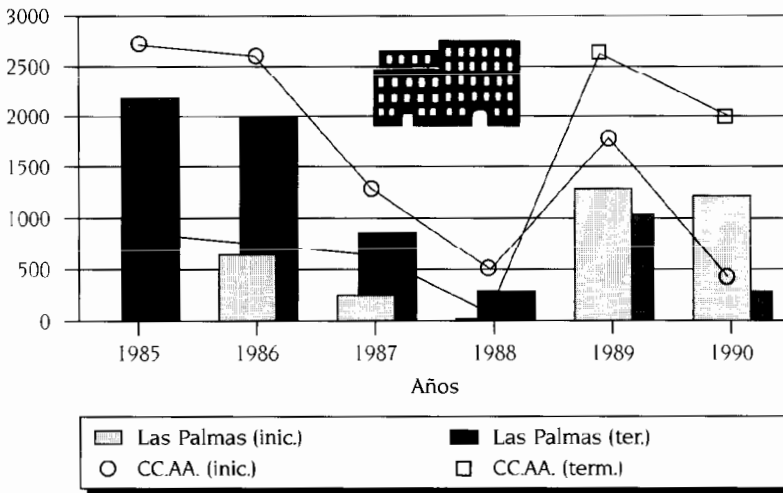


Gráfico 1: V.P.O. de promoción privada



Fuente: A.E.C de Las Palmas. Elaboración propia.

Gráfico 2: V.P.O. de promoción pública



Fuente: A.E.C de Las Palmas. Elaboración propia.



