

**D^a MATILDE ARMENGOL MARTÍN SECRETARIA DEL
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA DE LA UNIVERSIDAD DE
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA,**

CERTIFICA,

Que el Consejo de Doctores del Departamento en su sesión de fecha 21 de mayo de 2003 tomó el acuerdo de dar el consentimiento para su tramitación, a la tesis doctoral titulada "Evolución de la organización territorial de Gran Canaria (1960-2001)" presentada por la doctoranda D^a Carmen Ginés de la Nuez y dirigida por el/la Doctor D. Ramón Pérez González

Y para que así conste, y a efectos de lo previsto en el Artº 73.2 del Reglamento de Estudios de Doctorado de esta Universidad, firmo la presente en Las Palmas de Gran Canaria, a 21 de mayo de dos mil tres.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Matilde A", with a horizontal line underneath.

Anexo II

UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Departamento: GEOGRAFÍA

Programa de Doctorado: ANÁLISIS GEOGRÁFICO Y ORDENACIÓN DEL LITORAL EN ESPACIOS INSULARES

Título de la Tesis

EVOLUCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL EN GRAN CANARIA (1960-2001)

Tesis Doctoral presentada por D^a Carmen Ginés de la Nuez

Dirigida por el Dr. D. Ramón Pérez González

El Director,

(firma)

Ramón Pérez González

La Doctoranda,

(firma)

Carmen Ginés de la Nuez

Las Palmas de Gran Canaria, a 19 de enero de 2003

UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA



TESIS DOCTORAL
**EVOLUCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN
TERRITORIAL DE GRAN CANARIA
(1960-2001)**

Realizada por
CARMEN GINÉS DE LA NUEZ

Dirigida por
DR. D. RAMÓN PÉREZ GONZÁLEZ
Departamento de Geografía. Universidad de La Laguna

Julio 2003

INTRODUCCIÓN	9
1. Consideraciones iniciales	10
2. Fuentes y metodologías	14
A. Una fuente documental básica: el Impuesto de Actividades Económicas	14
B. Fuentes para el estudio de los cambios demográficos	24
1. Las áreas de poblamiento	25
2. La representación de las densidades	42
C. Las encuestas de movilidad	50
1. La movilidad geográfica de la población de Gran Canaria	50
2. Estudio intermodal	54
3. Estructura del trabajo	55
BLOQUE I: CONCENTRACIÓN Y Desequilibrio en la distribución ESPACIAL DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS	
CAPÍTULO 1: VIEJAS Y NUEVAS LIMITACIONES A LA ACTIVIDAD AGRARIA	58
A. La actividad agrícola: el descenso de las tierras cultivadas y el envejecimiento de la población activa	62
1. La evolución de los principales cultivos de exportación	74
B. <i>el mercado actual del plátano y del tomate</i>	76
C. <i>la agricultura del nuevo ciclo exportador: frutas,</i>	
D. <i>hortalizas, flores, plantas ornamentales y esquejes</i>	84
1. La agricultura de mercado interior	91
2. Un ejemplo de los conflictos en los usos de suelo agrícola: golf <i>versus</i> platanera	94
3. Otros problemas para la actividad agrícola	96
B. La ganadería: una actividad tradicional pero residual	97
1. El mercado de productos ganaderos: la debilidad de	
2. la oferta insular	100
C. Conclusión	107
CAPÍTULO 2: EL RAQUITISMO EMPRESARIAL Y LA DISPERSIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES	109
A. Un marco específico para la industria canaria	117
B. Una localización dispersa y lineal de pequeños espacios industriales	121
C. El subsector de la energía y el agua	127

1. La energía en una región vulnerable	129
a. <i>el monopolio de la electricidad como fuente de energía</i>	132
b. <i>la incipiente incorporación de las energías renovables</i>	134
c. <i>las centrales térmicas</i>	138
d. <i>el futuro energético de Gran Canaria</i>	139
2. El agua: la dependencia creciente de la desalinización	141
D. La extracción de minerales: el aprovechamiento exhaustivo de materiales volcánicos	148
E. El peso de la industria alimentaria	153
F. El subsector de la construcción	158
CAPÍTULO 3: LOS SERVICIOS Y EL TURISMO	166
A. La terciarización de la actividad económica	173
1. El predominio comercial	184
2. El subsector hotelero y de la restauración	201
B. El papel del turismo	202
C. Conclusiones	207
BLOQUE II: LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DE LA POBLACIÓN Y EL POBLAMIENTO (1960-2001)	
CAPÍTULO 4: LA DINÁMICA DEMOGRÁFICA Y LA DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE LA POBLACIÓN	216
A. Los factores que intervienen en la distribución de la población y el poblamiento	223
1. Los condicionantes naturales	223
2. El desplazamiento del centro demográfico	224
B. Los cambios territoriales en la organización de la población y el poblamiento	225
1. Las unidades de estudio	225
2. Los municipios	228
3. Las entidades de población	230
4. Las unidades de poblamiento	231
a. <i>Los criterios de delimitación</i>	231
C. Las tendencias en la redistribución espacial de la población insular	232
1. El comportamiento de los municipios	232
D. Evolución temporal del poblamiento insular	238
1. Cuarenta años de crecimiento acelerado (1960-2001)	238
2. El inicio del espectacular crecimiento (1960-1970)	240
3. El crecimiento sostenido de los años setenta (1970-1981)	242
4. El débil crecimiento de los años ochenta (1981-1991)	243
5. La continuidad del crecimiento de los años noventa (1991-2001)	244

E. Tipología municipal	245
1. Municipios de tendencia regresiva	248
2. Municipios de población estable	253
3. Municipios de crecimiento demográfico moderado	257
4. Municipios destacado crecimiento demográfico	260
CAPÍTULO 5: EL COMPORTAMIENTO DE LAS ENTIDADES DE POBLACIÓN	263
A. La evolución del sistema urbano	263
B. 1960: Macrocefalia pura	270
C. 1970: La atracción demográfica del este y del sur	270
D. 1981: La inexistencia de ciudades medias	273
E. 1991: Un abundante número de pequeñas entidades	274
F. 1996: Un aumento significativo de la población en núcleos intermedios	277
CAPÍTULO 6: LAS ÁREAS DE POBLAMIENTO	287
A. La forma de las áreas de poblamiento	288
1. Las áreas lineales	288
a. <i>áreas que extienden su superficie apoyándose en un elemento morfológico y en el sistema viario</i>	288
b. <i>áreas que se extienden siguiendo la costa</i>	289
2. Las áreas globulares	290
3. Las áreas poligonales	290
a. <i>triangulares</i>	290
4. Las áreas de formas irregulares	291
B. El emplazamiento de las áreas de poblamiento	293
1. Terraza	293
2. Valle	294
3. Lomos	295
4. Rampas	295
5. Vertientes	296
C. La composición de las áreas	296
1. Las mononucleares	297
2. Las unidades polinucleares	297
D. Tipología según la densidad de poblamiento y la dinámica demográfica	298
1. Poblamiento concentrado	299
a. <i>Poblamiento concentrado propio de las cabeceras</i>	

<i>municipales y comarcales de la fachada de barlovento</i>	302
b. <i>Poblamiento concentrado propio de las conurbaciones del sureste insular</i>	302
c. <i>Poblamiento concentrado de las urbanizaciones Turísticas</i>	302
d. <i>Poblamiento concentrado de las áreas mononucleares del interior</i>	303
2. Poblamiento aglomerado o semiconcentrado	303
a. <i>Áreas en las que predomina un poblamiento tradicional</i>	304
b. <i>Áreas que se localizan en el entorno de los núcleos o áreas urbanas consolidadas</i>	305
c. <i>La Aldea</i>	305
3. Poblamiento disperso	306
BLOQUE III:	
CAPÍTULO 7: LA RED VIARIA Y LA MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN	308
A. El sistema viario	311
1. Antecedentes de la actual red viaria	311
2. Características de la red de carreteras	320
B. El Transporte público interurbano: las empresas de viajeros	326
1. Antecedentes	326
a. los <i>piratas</i> : la alternativa a las ineficiencias de la concesión de transporte público	331
b. de los <i>piratas</i> al paso de las sociedades cooperativas	334
c. otros sistemas de transporte	338
d. una atmósfera de conflictos en el transporte de viajeros (1971-1973)	341
2. Las empresas de transporte regular de viajeros	346
a. UTINSA	346
b. SALCAI	346
c. GOLBAL	348
d. El futuro inmediato	349
CAPÍTULO 8: LA MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN	352
A. El mapa de intensidades de tráfico y la movilidad de viajeros	353
B. Movilidad geográfica de la población	361
1. Desplazamientos de viajeros con vehículo propio	363
2. Desplazamiento de viajeros en transporte regular	366
3. El transporte discrecional	369
CONCLUSIONES GENERALES	373
BIBLIOGRAFÍA	378
ANEXOS	399

Los agradecimientos de un trabajo que como éste se ha dilatado tanto en el tiempo pueden llegar a constituir un inmenso listado de personas e instituciones. Puede me olvide de alguna de las que han colaborado a ver finiquitado esta investigación; sí así ocurre, que conste que no es un olvido voluntario. Gracias a todas aquellas personas, instituciones y organismos que colaboraron con la aportación de datos, información o incluso su experiencia personal porque todas las aportaciones han enriquecido este trabajo. Gracias a los que fueron críticos porque me ayudaron a replantear o a afianzar las ideas; gracias a los que fueron tolerantes y pacientes porque incrementaron mi confianza.

Pero quiero hacer especial mención a un grupo de personas que a lo largo de los muchos años que llevo trabajando en esta tesis han colaborado especialmente.

En primer lugar al Departamento de Arte, Ciudad y Territorio, sobre todo a su anterior director Dr. Eduardo Cáceres porque sus conversaciones y críticas me ayudaron a replantear la estructura de este trabajo y porque su confianza, y la facilidad para disponer de la infraestructura de ese Departamento hicieron posible el poder terminar estas páginas. A Yolanda Gunturiz, porque su entusiasmo y afecto han sido los motores de este trabajo; sin su apoyo y dedicación no hubiera sido capaz de terminar el trabajo. A Vicente Mirallave, por considerarme, aún, un miembro del Departamento. A Teo, Dimas, Toni, Alexis, Alex y Óscar que han puesto su granito de arena en esta montaña de papeles.

A mis compañeros del Departamento de Geografía, que con sus palabras de aliento hicieron más llevadero este camino tan empinado. A Pablo porque siempre ha estado ahí. A Ramón Díaz y Josefina Domínguez, que me ofrecieron ayuda, por sus aportaciones, y sobre todo y principalmente por sus talentos tan poco

beligerantes. A ambos he de agradecerles sus comentarios constructivos. A Guillermo Morales por su ánimo, su confianza y constante apoyo. A Claudio Moreno por el préstamo de sus fotos y sobre todo, por su generosidad. A Santiago Hernández que me ayudó en la obtención de datos de la Hemeroteca del Museo Canario para las empresas de transporte. No quiero olvidarme de los profesores Antonio Santana, Silvia Sobral, Lidia Romero y Pura Ruiz que me alentaron y animaron.

A los directores y colaboradores de los proyectos de investigación "Las Palmas de Gran Canaria: configuración territorial y producción de espacio urbano", y "Movilidad geográfica de la población de Gran Canaria", génesis de este trabajo de investigación, especialmente a los profesores del Departamento de Geografía de la Universidad de La Laguna, M^a del Carmen Díaz, Luz Marina García y Ramón Pérez, porque ellos hicieron posible el transepto de alumna a investigadora y me enseñaron todo cuanto sé en materia de la Geografía Aplicada. Y a pesar del tiempo transcurrido han seguido tutorizándome y aconsejándome.

A Javier Camino y Ana Henríquez, que durante un tiempo compartimos muchas horas de trabajo y juntos esbozamos las primeras áreas de poblamiento. A Rosario Blanco, Directora de la Biblioteca de Humanidades, porque su buen hacer me ha permitido conocer los secretos de los sistemas de bases de datos bibliográficos.

A la Delegación en Las Palmas de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, es especial a D. José Rodríguez y a Ángeles Moreno.

A las empresas de transportes regular de viajeros: Salcai y Global, muy especialmente a M^a Jesús González, por su amabilidad y su prontitud en las múltiples gestiones solicitadas.

A Javier Parrilla, porque de él es el trabajo de ordenación de las tablas, y los cuadros y el escaneado de fotos; su dedicación ha permitido realizar este trabajo más rápidamente. A mis alumnos del curso 2000-01 de la asignatura *Teoría e Instrumentos en la Ordenación del Territorio* les agradezco la curiosidad y los deseos por aprender, obligaron a esforzarme para hacerles comprender el territorio. Mi agradecimiento es en especial para Javier, José Carlos, Gladys, Tere, las hermanas Hípola, Raquel y Federico.

Y, especialmente, al Director de este trabajo de investigación al Dr. D. Ramón Pérez González, que a lo largo de los muchos años de trabajo ha tenido que resistir tantos abandonos. Su paciencia y perseverancia son los culpables de que hoy pueda defender este Proyecto de Tesis Doctoral.

He querido dejar para el final los agradecimientos para unas personas que sin las que yo no hubiera sido capaz de afrontar este reto. Por ellas y, sobre todo, para ellas está dedicado este trabajo.

A Marta y a Leyre por dejarlas plantadas una y mil veces, por incumplir mis promesas, porque siempre estuvieron dispuestas a ayudarme; por ser tan tiernas y cariñosas, por acompañarme a sacar fotos, por soportarme tantas horas delante del *ordenatriz* y por aguantarme todos los nervios y las impertinencias, por los masajes y los mimos. Pero sobre todo, porque han sido ellas las que me han dado fuerzas, ánimos, ganas y voluntad para terminarlo.

A Papo y Nana, mis padres. Es muy difícil plasmar en sólo unas líneas el agradecimiento a mis padres, necesitaría otra tesis para poder explicarlo y desde luego no tardaría tanto tiempo en terminarla, sin ellos nada de lo que está aquí hubiera sido posible. Gracias por estar conmigo siempre, por ayudarme y comprenderme en los peores momentos y por disfrutar conmigo de los buenos ratos.



INTRODUCCIÓN

1. Consideraciones iniciales

La organización territorial tiene, al menos, dos dimensiones perfectamente diferenciadas: la jurídico-administrativa y la científico-técnica. La primera es aquella derivada de la Carta Magna española concretamente de su Título VIII "De la organización territorial" en la que el art. 137 establece como elementos organizadores del territorio del Estado a los municipios, las provincias y las comunidades autónomas. La dimensión científico-técnica, a pesar del uso que se hace del término tanto en instrumentos de ordenación, como en las publicaciones sectoriales, parece no tener una definición universal, al igual que el resto de los términos que rodean o están estrechamente relacionados con la ordenación del territorio. Así, es frecuente que ordenación del territorio, organización del espacio e incluso planificación territorial se utilicen indistintamente, a pesar de su diferenciación *de facto*.

En el contexto español, los contenidos territoriales, a diferencia de los urbanísticos, se han insertado recientemente tanto en la legislación básica en materia de ordenación, como en la literatura de las distintas disciplinas que en él intervienen. Al introducir, la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1956, la asimilación del concepto de ordenación territorial al urbanístico supuso la incorporación de una cultura de dimensión exclusivamente urbana, y por tanto, de los profesionales de este campo, que hasta bien entrados los años ochenta del siglo XX, no comienza a diluirse; de ahí que haya sido frecuente la crítica de la utilización sinónima de términos tan dispares, aunque parcialmente coincidentes, y de la apropiación profesional del estudio del territorio desde una óptica exclusiva

urbanística (PUJADAS, ZOIDO, MASSIRIS etc.). De ahí que definiciones guiadas por la Carta de Atenas de 1933, como la de Racionero "*Hoy día para ordenar el espacio externo dentro de la ciudad es necesario además ordenar las ciudades en el espacio. En esto consiste la ordenación del territorio.*"¹ otrora aceptadas de modo general, estén ahora en desuso.

Derivados de la reciente incorporación de estos contenidos, comienzan a utilizarse *apellidos* territoriales en España, pero con tradición decimonónica en Europa, que acompañan a términos como: ordenación, organización, planificación, etc. En este contexto y centrándonos en el que forma parte del título de este proyecto de Tesis Doctoral, procede escudriñar la esencia del mismo, a partir de las distintas definiciones e interpretaciones que se han realizado.

Lo primero es responder a la pregunta: los conceptos ordenación y organización territorial, ¿poseen el mismo significado? El primero tiene componentes políticos: decisión, búsqueda y aplicación de medios financieros; técnicos y administrativos, y por supuesto de gestión, intentando cumplir con el objetivo reiterado del desarrollo equilibrado o "*promover el reparto de actividades a través del territorio de la manera más favorable a la renta nacional*"². Por fortuna, para el geógrafo la organización territorial no tiene esa componente, que no quiere decir que sea opuesta o esté alejada de ellos.

BAULIG entiende que la organización territorial es "una manera de considerar las cosas, los seres en relación con la tierra" y CASAS TORRES introduce la necesidad del conocimiento del espacio previo a la ordenación: "*El espacio, su comportamiento regional y comarcal, no son entes de razón, ni algo a inventar por cada planificador: existen y tienen vida propia y antes de nada hay que empezar por conocer cómo son realmente*"³. Aportaciones que relacionan el concepto con la necesidad del conocimiento del territorio y su funcionamiento.

El GRUPO ADUAR⁴, en cambio, define el término *organización territorial* como la división política del territorio, con independencia de su escala o la administración

¹ RACIONERO, L. (1986): **Sistemas de ciudades y ordenación del territorio**. Ed Alianza Universidad.

² TINBERGEN, J. (1958): The economic principles for an optimum use of space", **Cahiers de Bruges**, nº 2, pp. 15-18. Citado por LABASSE, J. (1973): **La organización del espacio. Elementos de Geografía aplicada**. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, pág. 23.

³ CASAS TORRES, J.M.: Prólogo a al edición española. LABASSE, J. (1973): *Ibidem*.

⁴ GRUPO ADUAR (2000): **Diccionario de Geografía Urbana, Urbanismo y Ordenación del Territorio**. Edit. Ariel

a la que corresponda, y aportan como sinónimo otro término: *organización del espacio*, más usado entre los geógrafos y que a diferencia de la foto fija que supone la locución *ordenación del territorio*, puede entenderse como las diferentes causas que han originado cambios en el territorio, sin que éstos sean exclusivamente formales, sino que deberían estar contempladas además las jerárquicas, funcionales, etc.

Así que todo ello permite establecer que uno y otro concepto no tienen el mismo significado, aunque estén, en cierta medida, enlazados mediante una relación jerárquica, o previa; es decir, la organización territorial tiene que producirse anteriormente a la formalización de un plan de ordenación territorial.

La siguiente pregunta que cabe plantearse es la de si *organización del espacio* y *organización territorial* son dos términos que responden a un mismo significado. La respuesta no es taxativa, puesto que el segundo es una evolución del primero (ZOIDO NARANJO, 1998).

A partir de los años cincuenta del siglo XX, se comienza a utilizar con cierta frecuencia el concepto de organización del espacio (FREEMANN, T.W., 1958: 121), aunque LABASSE (1973: 17), propone 1931 como la fecha de aparición de este término, asociada al *Broad of Trade*, pero señala también que está rodeado de cierta ambigüedad: "*llega en ocasiones que no se sabe ya de lo que se habla – desarrollo económico, urbanismo, salvaguardia del patrimonio cultural o propiamente ordenación del territorio- ni la manera que conviene discutirlo*"⁵. Lo que si parece evidente es que existen algunas aportaciones que pueden ayudar a comprender tales conceptos.

La contribución del profesor LOPEZ ONTIVEROS⁶ se encamina a reducir más la diferencia entre los términos puesto que establece que la organización del espacio puede entenderse como "*la estructura que los hombres han dado espontáneamente .../... a las proyecciones espaciales de los elementos diversos de sus actividades y puede considerarse como la consecuencia no querida de una infinidad de intervenciones parciales*" y aún más la aportada por LABASSE: "*una*

⁵ LABASSE, J. (1973): *Op. cit.*, pág 13.

⁶ LOPEZ ONTIVEROS, A. (1981): "Ordenación del Territorio y espacio rural en ámbitos regionales", **VII Coloquio de Geografía, AGE**. Tomo II, Pamplona

reflexión abocada a la acción, sobre los esfuerzos que el hombre emprende deliberada y colectivamente con vistas a modificar las condiciones espaciales de la existencia de una comunidad.”

La realidad es que la evolución desde el término *espacio* al de *territorio* se produce cuando se introducen en la organización variables paisajísticas, ambientales, demográficas... además de las económicas desligándose así de la planificación económica (SERRANO, A. 1987b; PUJADAS y FONS, 1998).

De este modo, basándose en el entendimiento de la organización territorial como la explicación causal y formal de los cambios en el territorio entre dos momentos en el tiempo, se pretende la explicación de las modificaciones recientes en el territorio de Gran Canaria, puesto que la historia de un territorio y sus problemas actuales son el resultado de un proceso cuya lógica puede encontrarse en los mecanismos socioeconómicos actuantes y en el comportamiento de los actores públicos y privados dominantes.

Es objeto de esta investigación el análisis y diagnóstico de las diversas modificaciones y procesos que se han producido en los elementos integrantes del sistema territorial insular en el periodo comprendido entre 1960 y 1996. No se pretende pues, realizar una propuesta global de *ordenación del territorio* en Gran Canaria, puesto que es más que una acción política, a pesar de que previamente se requiera de una intervención científica y técnica, y de la que exclusivamente tienen competencias las diversas administraciones.

Mediante el análisis y diagnóstico de los elementos y procesos territoriales se pretende concluir, o al menos esa es una de los fines de la investigación, que los desequilibrios seculares que padece el territorio insular no proceden exclusivamente de una desestructurada localización y evolución de la población. La localización de las actividades económicas en el territorio, la dotación de equipamientos y servicios y el trazado de la infraestructura viaria, como único sistema de comunicación interno de personas, bienes y servicios, están íntimamente relacionados y forman un sistema cerrado que requiere una profunda reestructuración. Esta transformación debe realizarse y tenerse en cuenta en los diversos instrumentos territoriales si no se quiere persistir en la concentración demográfica hasta el paroxismo en áreas muy progresivas y, simultáneamente,

continuar con el despoblamiento –y por tanto la ausencia de cualquier tipo actividad- en áreas regresivas, consumando así el *efecto sumidero*, círculo vicioso motivado por la escasez de población que justifica la falta de inversiones y ésta es a su vez causa de aquella, propio de las áreas rurales en declive (GÓMEZ, 1994).

Esta investigación pretende incidir en la importancia que han tenido los espacios urbanos en la delimitación y configuración de los diversos espacios funcionales insulares, y establecer, mediante la delimitación de parámetros, principalmente económicos, las áreas de influencia actuales. Asimismo se pretende proponer por un lado, la modificación, traslación o incentivación de las actividades que conforman esas áreas y, por otro, la constitución de nuevos espacios funcionales que permitan tender a una distribución más equilibrada de la población y de las actividades económicas, así como de las áreas de influencia, lo que de conseguirse tenderían hacia una más equilibrada distribución de equipamientos y servicios en la isla.

2. Fuentes y Metodologías

A. Una fuente documental básica: el Impuesto de Actividades Económicas

El Impuesto de Actividades Económicas, tal y como establece la Ley 39/1988 de 28 de diciembre, Reguladora de las Haciendas Locales, es *“un tributo directo de carácter real .../... de actividades empresariales, profesionales o artísticas, se ejerzan o no en local determinado y se hallen o no, especificadas en las Tarifas del Impuesto”*, que entró en vigor, después de numerosas vicisitudes, el 1 de enero de 1992 (RUBIO, 1992). Es el sustituto de la Licencia Fiscal de Actividades Comerciales e Industriales, de la Licencia Fiscal de Actividades Profesionales y de Artistas, del Impuesto Municipal sobre Radicación, y de otros Impuestos Municipales⁸. Este impuesto mantiene básicamente los contenidos y

⁷ Art. 79.1 Ley de Haciendas Locales (LHL).

⁸ El origen de I.A.E. está en la reforma de la Hacienda Local, obligada por la modificación del modelo de Estado que emana de la Constitución Española y que crea además de un nuevo marco político administrativo ficticio e intermedio entre el estatal y el local:

características de los anteriores tributos; y la norma legal se limita a refundir en uno los impuestos existentes, sin otra modificación aparente.

El I.A.E. es un impuesto *de carácter obligatorio*, directo, y por lo tanto no es repercutible a terceros ajenos a la obligación tributaria; real porque su presupuesto se determina con independencia del sujeto pasivo, objetivo y periódico⁹, por lo que existe la obligatoriedad tributaria sin tener en consideración eventuales beneficios, incluso de las actividades que no produzcan rendimiento económico, por realizarse de forma gratuita, o aquellas que produzcan pérdidas. Así, paradójicamente, el Impuesto de Actividades Económicas tiene sujetas a gravamen las actividades antieconómicas (MONTERO, 1994).

El Censo del Impuesto de Actividades Económicas¹⁰, es un listado o fichero que contiene la relación de sujetos pasivos del impuesto, agrupados por tipo de cuota, secciones, divisiones, agrupaciones, grupos y epígrafes. Según la regulación especificada en el Real Decreto 1172/1991 y que se mantiene en el que lo deroga, la matrícula del impuesto tiene lugar por delegación, es decir por ente distinto del Estado (ESPINOSA, 1994). La Matrícula se forma para cada término municipal a partir del Censo y en ella figuran los datos de cada sujeto pasivo y su actividad¹¹; y es la administración municipal la que debe dar publicidad a la Matrícula, y la que asume, además, las declaraciones de alta, variación y baja. Asimismo, la administración municipal, por medio de la oficina correspondiente, tiene la obligación de "*remitir anualmente a las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación, las matrículas de los Impuestos*"¹².

Este trámite nos permitió obtener, previa solicitud y pago en la delegación de Las Palmas de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, el Censo del Impuesto de Actividades Económicas de toda la Provincia de Las Palmas y por tanto, el de la isla de Gran Canaria, en las dos fechas en las que se ha realizado el estudio.

El Censo del I.A.E. es, pues, una fuente de fácil acceso, que permite el

las CC.AA, una nueva organización inspirada en los principios de autonomía y de suficiencia financiera, que obliga a diseñar un nuevo Régimen Local.

⁹ No puede pasar desapercibida la finalidad de control que incuestionablemente posee este impuesto, en cuanto que suministra a la Administración Tributaria del Estado un registro de contribuyentes.

¹⁰ art. 2 Real Decreto 243/1995 de 17 de Febrero sobre la Gestión del Impuesto de Actividades Económicas.

¹¹ art. 2.2 del R.D 243/1995.

¹² Disposición Adicional Primera del R.D. 243/1995 de 17 de Febrero sobre la gestión del I.A.E.

análisis de las actividades económicas a un nivel de detalle que otras fuentes no facilitan; así, permite saber quién es el empresario, la localización precisa de la actividad –calle y número- e incluso contactar telefónicamente o mediante correo electrónico con la empresa.

Pero la explotación de esta fuente pone de relieve ciertas carencias que guardan relación con una relativa bolsa de actividades no declaradas y que es imposible cuantificar, pero que en nada alteran el resultado final de la investigación. Este hecho se pone de manifiesto, en primer lugar, al relacionar los resultados del trabajo de campo con el número de licencias registradas, el número de habitantes y el de personas activas; y, en segundo lugar, al analizar el sistema de tributación. La inscripción municipal no es previa a la apertura del local o inicio de actividad, y el alta e inclusión en la Matrícula al ser un acto administrativo, y recurrible (ESPINOSA, 1994) recae sobre la administración municipal. La matriculación en el censo puede convertirse en un acto casi voluntario porque la coordinación entre la gestión central y la inspección tributaria es escasa.

Las deficiencias de la fuente pueden sintetizarse en cuatro apartados:

a.- La inclusión de la actividad en uno de entre varios epígrafes posibles depende tanto de la voluntad de la administración como de la del titular que la ejerce, que tiende a inscribirse en la sección menos onerosa. Y si en el activista concurren varias actividades (por ejemplo apicultor, exportador sin establecimiento de derivados de la miel y comercio al detalle de la miel, propóleo, polen, etc.) normalmente sólo tiene la obligación de tributar por una de ellas.

b.- La municipalización a ultranza del Impuesto de Actividades Económicas, deriva en un conflicto nada desdeñable: la indeterminación de la localización geográfica. Sólo es posible la ubicación exacta de la actividad en el caso de que se tenga una base inmobiliaria clara (RUBIO, 1992), labor que resulta mucho más ardua para las situaciones que no requieren una ubicación concreta; sirva como ejemplo cualquier comercio, que tiene localización precisa, pero en cambio no la tiene un representante comercial.

La escasa, e incluso nula, coordinación y cooperación interadministrativa en esta materia, o en cualquier otra relacionada con el gobierno del territorio, es

patente. No es extraño que al solicitar los datos de alta en la Licencia de Actividades Económicas en una concejalía municipal, se nos faciliten guarismos diferentes que si se solicita a otra Concejalía. Esta ausencia de voluntad se da tanto horizontal (entre concejalías de un mismo ayuntamiento o consejerías del gobierno) como verticalmente, y es más acusada si estas unidades administrativas están *gestionadas* por grupos políticos diferentes.

c.- Parece haber, también, un desconocimiento por parte del activista y desidia por parte de la administración, en cuanto a diferenciar el domicilio particular, el domicilio social y la ubicación de la actividad; así, es muy frecuente observar que la ubicación de la actividad puede no estar reflejada en el Censo y sí el domicilio social, o el particular. Los municipios de Las Palmas de Gran Canaria, Telde o San Bartolomé de Tirajana, que reúnen en su territorio la mayor parte de las sedes municipales administrativas, que facilitan la labor empresarial o que ubican ventanillas únicas especiales para evitar los continuos traslados a la capital insular, son los más beneficiados en censar sus empresas en ellos. Pudiera parecer que este hecho modifica la estructura y distribución de las actividades, pero no es así, porque el trabajo de campo demuestra que éstos son los tres municipios que acogen mayor número de empresas.

d.- A pesar de su carácter obligatorio, existe escaso control municipal sobre las actividades y los activistas para que se matriculen; la consecuencia es que no se puede saber con exactitud la cantidad de no matriculados y por lo tanto, en algunos sectores o subsectores el I.A.E. puede llegar a ser una fuente deficiente. El sector primario es en el que menor número de actividades se matriculan con respecto a la realidad económica. La dedicación agrícola y ganadera es en muchos casos un trabajo familiar o a tiempo parcial, no es la actividad principal, pero del trabajo de campo se deriva que es una fuente de ingresos nada desdeñable; y salvo en el caso de las explotaciones ganaderas (ya sean vacunas, avícolas, ovinas o cunícolas) que por su peculiaridades y obligaciones sanitarias están más controladas, la vigilancia sobre el resto de las actividades de este sector es escasa.

En cambio, las actividades del sector terciario y, en general, todas aquellas que se realizan en local diferente al domicilio particular están sujetas a mayor inspección, por la obligación de la Licencia de Apertura de local.

El límite entre el ejercicio de una actividad y la obligación de tributar es impreciso, sobre todo en las actividades primarias: ¿es necesario tributar cuándo se cultiva una parcela con hortalizas y frutales? La respuesta parece ser que sí salvo que sea exclusivamente para el autoconsumo, pero entonces lo que cabe preguntarse es la forma en que se tributa o incluso si esta se realiza bajo la forma de comercio al por menor o como explotación agrícola.

La reforma de las Haciendas Locales mediante el proyecto de Ley aprobado por el Consejo de Ministros el 11 de octubre de 2002, suprime parcialmente el I.A.E. Este hecho, por las consideraciones que tiene para este estudio y porque para los 87 municipios canarios supondrá una merma económica de 90 millones de euros (FECAM), requiere una explicación más específica¹³. De acuerdo con declaraciones de la FECAM recientemente publicadas en la prensa nacional y local la necesidad de reformar el I.A.E. era evidente pero no en los términos en que se ha llevado a cabo.

Las principales novedades se refieren, primero, a los que a partir de ahora tienen obligación de tributar el I.A.E. Aquellos empresarios que declaren más de un millón de euros al año son los únicos con obligación de satisfacerlo; el resto está exento del pago del impuesto. De aquí se desprende que las actividades del sector terciario serán las más beneficiadas, puesto que es donde es mayor el número de empresas registradas. El comercio, los profesionales liberales y los distintos tipos de servicios, como los taxistas, serán, en particular, los que mayor beneficio obtengan, así como, en general, la restauración, la construcción y la hostelería, casi todas actividades englobadas entre las PYMES (sectores que irónicamente tienen mayor importancia y repercusión económica en Canarias). Esta medida es cuanto menos cuestionable ya que ningún trabajador que obtenga estos beneficios anuales, mediante otro sistema que no sea el ejercicio libre de la profesión, obtiene esa exención de tributos.

Segundo; el nuevo I.A.E. no tendrá en cuenta el número de empleados para fijar la tarifa; de este modo se elimina *"el carácter penalizador que tenía hasta ahora"*¹⁴; y es un claro beneficio para las empresas que tengan mayor

¹³ El gobierno del Partido Popular comunicó en Julio de 2002 la desaparición del IAE, lo que supondría una pérdida para los municipios canarios de 15.000 millones de pesetas. (**La Provincia**, 21 julio 2002).

¹⁴ LIRIA, J. (2002): **Canarias**7, 13 de octubre de 2002, pp. 6.

número de empleados, para las grandes empresas.

Tercero; el cambio normativo pretende ser un impulso de la actividad productiva y el empleo, mediante la aplicación de los dos requerimientos anteriores, pero parece ser también una incentivación a la familia puesto que *"descuenta de la superficie gravada por el I.A.E. la que se dedica a guardería, tanto para hijos de trabajadores como clientes, así como para otros fines sociales"*¹⁵.

Cuarto; las actividades de nueva creación, independientemente de su volumen financiero, estarán exentas del pago del I.A.E. durante el primer año de ejercicio. Esta novedad puede suponer una incentivación para los jóvenes empresarios. Pero en cambio, esta reforma no solventa alguno de los problemas que planean sobre los autónomos: la falta de cobertura ante las bajas laborales, no cobrar el subsidio de desempleo y la ausencia de organismo que pague sus vacaciones¹⁶.

Al ser el I.A.E. uno de los grandes cauces de ingresos para las Haciendas Locales, esta reforma del impuesto ha suscitado distintas valoraciones en la sociedad. Mientras el Ministerio de Hacienda considera que el ahorro medio por contribuyente rondará los 400 euros, lo que en Canarias supondría 36.9 millones de euros, la FECAM ha realizado unos cálculos más elevados y los sitúan en torno a los 900 millones de euros. Y por otro lado, las Cámaras de Comercio consideran favorablemente la reforma del Impuesto de Actividades Económicas puesto que *"impulsará la creación de las PYMES y aumentará la actividad económica.../... el IAE grava el ejercicio de la actividad o negocio, con independencia de los resultados o de que exista o no afán de lucro o beneficios, lo que ha supuesto.../...un aumento "importante" de la presión fiscal"*¹⁷. Dejando al margen las distintas valoraciones, lo que parece es que no será muy equitativo puesto que otros trabajadores, aportando el mismo esfuerzo, no están exentos de tributar cuando sus ingresos no sobrepasen el millón de euros y la aportación de los primeros, desde luego, no es nada despreciable. Tampoco parece muy razonable

¹⁵ *Ibidem*

¹⁶ GARCÍA, A. (2002): "La iniciativa tiene premio", **Canarias7**, Suplemento dominical Formación y Empleo, 20 de octubre de 2002, pp. 3-4.

¹⁷ **La Provincia, Diario de Las Palmas**, 12 de octubre de 2002, pág 41.

que, como más atrás se explicará, para mantener el nivel de financiación de los municipios, se incrementará la presión fiscal sobre otros impuestos de competencia municipal, ya sean directos o no, es decir que el I.A.E. diluirá su carácter de impuesto directo.

Esta segunda descentralización que ha emprendido el gobierno del Partido Popular no tiene un modelo definido para los impuestos específicos en las Islas; sólo contempla medidas concretas y de mayor importancia para los municipios con más de 100.000 habitantes o, que sin llegar a esta cifra, sean capital de provincia o de Comunidad Autónoma. En Canarias se verán beneficiadas de lo que el Ministerio de Hacienda denomina "incremento de la economía financiera y la suficiencia de los municipios": Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife y La Laguna, que se financiarán mediante los tributos locales y con los denominados grandes impuestos estatales como el IRPF. Pero así como en la Península y Baleares se prevé una cesión del IVA, se desconoce si la administración económica canaria deberá ceder parte del IGIC a estos tres ayuntamientos. El problema reside en los municipios de menos de 100.000 habitantes, que en Canarias son 83, porque la fórmula para financiarlos es compleja y se basa en los recursos propios y en la transferencia estatal de fondos; esta última medida, en relación con la población, compensaciones por el esfuerzo fiscal y el inverso de la capacidad tributaria (75, 12.5 y 12.5% respectivamente), y es aquí donde surge una de las principales dudas, sobre todo en los municipios turísticos, ¿el 75% de los recursos basados en la población será sobre la de hecho o la de derecho? La respuesta está aún por concretarse.

Los cálculos de costes y beneficios tan dispares de la nueva reforma del IAE han tenido una cierta repercusión social, sobre todo entre los miembros de la Federación Canaria de Municipios (FECAM), entre las distintas asociaciones de empresarios y vendedores, etc. Si el 97% de los contribuyentes que hasta ahora tenían la obligación de tributar este impuesto, no tendrán que hacerlo a partir de 2003, y si este tributo era la fuente de financiación para las administraciones locales y la nueva regulación no permite utilizar los mismos mecanismos de compensación que los municipios del resto del Estado, y no aclara de qué forma va a dotar de los mismos ingresos a los ayuntamientos, las preguntas que se plantean

están encaminadas a averiguar de qué forma se van a mantener los recursos municipales; y, sobre todo, ¿cuáles serán los mecanismos que permitan corregir la descomposición negativa de las corporaciones locales canarias?

Ante la situación planteada en el Archipiélago, las administraciones locales tendrían que buscar mecanismos compensatorios para su financiación. El presidente de la FECAN, O. BERGASA, cree que no existe otra solución que el incremento de la presión fiscal mediante la subida de los tipos de gravamen de los impuestos de competencia municipal; y estos son entre otros el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI) y el Impuesto sobre Vehículos de tracción mecánica¹⁸. De esta manera, un impuesto que recaía sobre actividades económicas, que generalmente obtenían abundantes ganancias económicas, desaparecerá y recaerá proporcionalmente sobre otros ciudadanos que no mantienen ningún tipo de vinculación con este tipo de actividades. En conclusión, desaparece o se diluye enormemente el carácter de impuesto directo e introduce el denuesto comparativo entre trabajadores que tributan de distinta forma sus ingresos puesto que los que tributan bajo otra fórmula no obtienen la misma exención fiscal.

La presión ejercida por los ciudadanos, las corporaciones locales y los distintos grupos parlamentarios llevaron a presentar¹⁹ una propuesta inicial a la Ley de Haciendas Locales que llevara a la participación de las entidades locales canarias en los tributos del Estado. En consecuencia, el Senado aprobó el 12 de diciembre de 2002²⁰, una enmienda transaccional, al proyecto de la Ley, por la que se garantiza a las corporaciones locales isleñas su actual nivel de ingresos a través de un fondo complementario de financiación, por el cual al menos el 90% de los ingresos que proporcionaba el IAE tendrán que ser compensados por el Estado²¹.

El I.A.E. es una fuente que permite establecer de forma detallada las actividades por municipios y por grupos de actividad y dentro de éstos por subsectores e incluso por epígrafes. Es decir es una fuente muy útil para recorrer la importancia de las actividades desde la perspectiva general a la local y cuando sea precisa a la particular. El I.A.E es el hilo conductor/comunicador que permite entablar

¹⁸ **Canarias7**, 30 de octubre de 2002, pág. 6 y 7.

¹⁹ *Ibidem*

²⁰ **Canarias7**, 13 diciembre de 2002, pág. 13.

²¹ *Ibidem*.

el diálogo entre los datos estrictamente económicos y la realidad territorial

Del Censo del I.A.E de la isla de Gran Canaria se extrae un total de 647 subepígrafes y 46.458 y 71.490 actividades para 1994 y 2001 respectivamente. Las actividades se han clasificado en trece grandes grupos de actividad tal y como sigue: Agricultura, ganadería y pesca (17 subepígrafes); Energía y Agua (9); Transformación de metales (7); Extracción de minerales (6); Otras Industrias manufactureras (134); Construcción (32); Comercio al por menor (78); Comercio al por mayor (52); Transportes y comunicaciones (20); Restaurantes y alojamientos turísticos (25) Instituciones Financieras y Seguros (17); Otros Servicios (131); Profesiones Liberales (119). Posteriormente las actividades correspondientes al Comercio al mayor y al menor se agruparon en una sola actividad, con lo que, finalmente, todas las actividades quedaron agrupadas en 12 epígrafes y tres sectores económicos. La reunión de los grupos de actividades permiten diferenciar los sectores económicos. Así, todas las actividades relacionadas con la agricultura, la ganadería y la pesca forman el sector primario. El sector secundario integra los grupos energía y agua, transformación de metales, extracción minerales, otras industrias manufactureras y construcción. Y, por último, el sector terciario está formado por la agrupación de comercio, restaurantes y alojamientos turísticos transportes y comunicaciones, otros servicios, instituciones financieras y profesiones liberales.

Se despreció el uso del Censo de Población y Viviendas²², porque aunque proporciona cifras sobre el número de empresarios por islas no lo hace a escala municipal. Además el uso de esta fuente desprende alguna incertidumbre, como que el número de empresarios que no tiene asalariados es sensiblemente superior a aquellos que sí los tienen, lo que es debido a que bajo el epígrafe de "empresarios sin asalariados" se inscriben tanto los trabajadores autónomos como quienes crean una empresa. Se incluyen, pues, en la misma categoría situaciones laboral, económica y sociológicamente bien diferentes. Es decir, esta fuente considera que un trabajador autónomo y un empresario sin trabajadores son lo mismo, contemplado desde el punto de vista laboral. Así mismo, la información proporcionada se presenta agregada lo que dificulta aún más el análisis.

²² En particular el de 1991.

En 1992 se crea el I.A.E.; el tiempo inmediato que siguió fue de cierta incertidumbre puesto que era periodo de primera andadura y de ahí que el tratamiento de la información en 1993 no sea adecuado por los problemas y dificultades a la hora de la inclusión en uno u otro epígrafe.

Entre 1994 y 2001 la evolución del número de actividades registradas ha sido considerable; en apenas siete años la cifra casi se multiplicado por 1.5, pasando de 46.458 en 1994 a 71.490 en 2001. El incremento del número de empresas censadas parece estar más relacionado con la aceptación y asentamiento de la Matricula del Censo del I.A.E., que con la ampliación y el desarrollo de la economía insular; puesto que el segundo supuesto implicaría la creación de 3.576 empresas cada año en la isla, cifra a toda luz excesiva.

En el periodo considerado el primario y el secundario apenas incrementan proporcionalmente su participación en el total de empresas creadas: una décima en el sector agropecuario y algo más de un punto en el industrial. No es el caso del terciario que pierde casi 17 puntos porcentuales entre las dos fechas. Lo cierto es que el sector terciario demanda el incremento y la implantación de empresas pertenecientes a otros sectores económicos y esto ha ocurrido en Gran Canaria sobre todo con aquellas actividades relacionadas directamente con el turismo, como la alimentación y la construcción, así como con otras. Pero la pérdida de peso porcentual (que no en cifras absolutas) en el conjunto insular no se debe a que desaparezcan empresas terciarias, porque aparecen 10.400 inscripciones nuevas, si no a que se crean cerca de 5.000 nuevas actividades en los sectores primario y secundario y este hecho hace incrementar el peso proporcional de estos dos sectores económicos. Este incremento, como más tarde analizaremos, es producto en su gran mayoría de la matriculación de empresas en el subsector de la construcción.

A nivel municipal, tanto en 1994 como el año 2001, las empresas se localizan preferentemente, y por este orden, en Las Palmas de Gran Canaria, San Bartolomé de Tirajana, Telde y Santa Lucía de Tirajana. Pero, desde luego, su participación no es homogénea. El desequilibrio es palpable; en la capital insular hay establecidas más de la mitad de la empresas de la isla, mientras que la suma de empresas en los otros tres municipios, tanto en un año como en el otro, no

llegan a la cuarta parte del total. La evolución de los datos del Censo del I.A.E., nos permiten aseverar que entre las dos fechas se va incrementando la participación de los municipios limítrofes al capitalino en valores que rondan algunas décimas como Santa Brígida o los dos puntos, en el caso de Telde.

B. Fuentes para el estudio de los cambios demográficos

Los Censos de Población²³, los Padrones Municipales de Habitantes²⁴, los Nomenclátors y la Encuesta de Población de Canarias²⁵, son las principales fuentes que se emplearon para el estudio demográfico.

En los Censos de Población no se tiene en cuenta la especificidad de la fragmentación territorial por lo que en muchos casos distintas entidades que parecen estar muy próximas están separadas por un barranco, un interfluvio o un lomo realmente aparecen como una sola; o al contrario, a otras que distan pocos metros, se las contempla individualmente; así mismo, se valoran más las especificidades del hecho urbano que del rural; es más, entre uno y otro censo hay entidades que aparecen y desaparecen con relativa facilidad; barrios urbanos que aparecen como entidades como Guanarteme en el caso de *Las Palmas de Gran Canaria*, o Juan XXIII en el de *Aruca*; o bien aparecen promociones turísticas tipo bungalow o aparthotel que no poseen la función de residencia permanente; es decir se comprueba que las agregaciones o disgregaciones que realiza esta fuente no coincide con la realidad territorial.

La información proporcionada por las fuentes oficiales permite un análisis de la evolución y localización de la población a escalas municipal, local y de entidades, para establecer posteriormente una tipología de pautas demográficas de cada una de ellas. Esta información no responde a la organización territorial, funcional, demográfica ni económica; de ahí que se introduzca el estudio por áreas.

Los Censos, Padrones Municipales de Habitantes, Nomenclátors y la Encuesta de Población de Canarias, además de permitir obtener la evolución de la

²³ 1960, 1970, 1981, 1991 (INE, Madrid)

²⁴ 1961, 1971, 1981, 1986 (INE, Madrid)

²⁵ 1996, Instituto Estadístico de Canarias, ISTAC, Las Palmas de Gran Canaria

población en los niveles municipales y de entidades, son la base esencial, sobre todo los últimos, para poder elaborar parte importante de este trabajo: las áreas de poblamiento y los mapas de densidades.

En la etapa inicial de la investigación se comprobó que los municipios eran unidades territoriales muy amplias, poco homogéneas y, por tanto, explicaban mal la estructura de muchos de los procesos que se producían en el territorio. Tal y como viene ocurriendo en muchos trabajos de carácter regional, había que recurrir al uso de unidades menores que pudieran ayudar a entender la realidad territorial para luego establecer semejanzas o disparidades en ellas. El principal problema para acometer una tarea como esta, reside en las fuentes. Los Censos no permiten desagregar la información más allá de los municipios, así que sólo los Padrones Municipales y los Nomenclátors podrían ser útiles para poder descender a niveles inferiores.

En un primer momento, se contempló la posibilidad de utilizar las unidades que ofrecen los Padrones Municipales, pero la heterogeneidad de criterios aplicados en años distintos, la escasa homogeneidad entre ellas, y la magnitud de información que habría que revisar (Padrones de cada uno de los Municipios desde 1960 y las consiguientes modificaciones) fueron causas concluyentes para descartar esta posibilidad, puesto que se preveía que habría que contar todos y cada uno de los habitantes de la isla, dado que el criterio en el momento unificar las unidades, ya fuesen barrios, distritos y secciones censales era distintos según los años y obligaba a recurrir al desglose completo de los datos. Por eso se optó por elaborar unas unidades territoriales homogéneas en las que el poblamiento fuese el elemento vertebrador.

1. Las áreas de poblamiento

Para elaborar el mapa de las áreas de poblamiento, se optó por recurrir a la información facilitada por los Nomenclátors. Como es sabido esta fuente clasifica la población de hecho y de derecho por entidades y núcleos de población. Para analizar la forma en que se asentaba la población en el territorio, era necesario establecer un conjunto de áreas de carácter homogéneo que explicara más coherentemente el

crecimiento y la dinámica demográfica a lo largo de los 40 años que abarca la investigación. El transepto de entidades a áreas de población y de poblamiento se realizó en varias fases. En una primera se elaboraron varias hojas de cálculo que permitiesen, por un lado, valorar la dinámica demográfica y la variación de la población entre cada decenio, y por otra, detectar los problemas derivados de la fuente. La segunda fase se centró en la solución de las contingencias surgidas en la etapa anterior. Y por último, la tercera fue la de elaboración de cada una de las áreas de poblamiento y su cartografía mediante un S.I.G. A continuación se pasa a detallar el proceso completo de cada una de esas fases.

a.- Fase de cálculo

El análisis demográfico se iba a realizar tanto a escala municipal como de entidades y áreas, por lo que había que elaborar la información teniendo en cuenta tal extremo. El primer paso consistió en introducir la información de las entidades de población por municipios para los años 1960, 1970, 1981, 1986, 1991 y 1996, para ello cual fue necesario elaborar una base de datos por municipios y años. Proceso que se realizó por medio del programa informático Microsoft Access, puesto que esta información, en su origen, no estaba informatizada; es decir, no tenía carácter digital ni numérico, lo que era imprescindible para la futura obtención de mapas temáticos. El resultado se plasmó en seis bases de datos, una por año, formada por los siguientes campos: identificador de la entidad (Id), identificador del municipio (Idm), nombre del municipio, denominación de la entidad y población en cada fecha (CUADRO 1)

CUADRO 1:
EJEMPLO DE LA ESTRUCTURA DE LA BASE DE DATOS DEMOGRÁFICA

Id	Idm	MUNICIPIO	ENTIDAD	POBLACIÓN 1960
GC163	TM11	San Bartolomé de Tirajana	Castillo del Romeral	1.782
GC326	TM5	Firgas	Firgas	1.515

Una vez realizado este primer paso, se convirtió la información digital a un formato que permitiese, por una parte, ordenar las entidades por municipios y, por otra, calcular la evolución de la población por entidades y municipios. El programa elegido fue Microsoft Excel y la conversión se realizó mediante una aplicación creada específicamente para este proceso.

Una vez transferida la información, se detectaron numerosos problemas: la aparición y desaparición de entidades, el cambio de denominación, la absorción en unos años y la desagregación en otros, etc.; extremos que fue necesario resolver para homogeneizar los datos. A partir de aquí el trabajo de la primera y segunda fases se realizó de forma simultánea. Después de valorar algunos procedimientos para intentar detectar un mecanismo común a todos ellos, se optó por la solución individualizada, porque los criterios variaban con los años, con las personas que unificaban la información e incluso entre las distintas corporaciones municipales. Hubo, pues, que analizar para todas y cada una de las entidades, el motivo de su aparición, desaparición o cambio de denominación. El proceso fue muy laborioso, porque las 315 entidades que por término medio se contabilizaban para cada año, terminaron convirtiéndose en más de 500 (CUADRO X.1).

**CUADRO 2:
UN EJEMPLO DE RESULTADOS. LA EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN SEGÚN ENTIDADES**

Municipio: Firgas						
ENTIDADES	1960	1970	1981	1986	1991	1996*
Bco. de Guadalupe	49	44				
Bco. de la Montaña	244	210	85	57		
Bco. de las Madres					46	175
Barranquillos, Los	100	116				
Buenlugar	477	591	506	718	777	865
Caldera, La	130	126	121	198	157	245
Cambalud-Trapiche	541	575	563	587	600	644
Casablanca	741	746	679	619	584	597
Cortijo, El			42	45	54	74
Cruz, La				456	449	528
Dolores, Los			2	31	52	109
Firgas	1.515	1.844	1.444	1.419	1.346	1.395
Huertecillas, Las	131	109				
Lomitos, Los	233	263	424			
Padilla	156	161	187	174	228	216
Pellas, Las			78	117	118	133
Quintanilla	91	85	112	113	111	113
Risco, El			524	518	541	636
Rosales, Los	366	350	460	481	567	668
San Antón			64	69	59	72
Zumacal, El	44	55	60	56	46	56
Total Municipio	4.818	5.275	5.351	5.658	5.735	6.526

FUENTE: Nomenclátor 1960, 1970, 1981, 1986 y 1991.* Encuesta de Población.

Para algunas era relativamente fácil averiguar lo que había ocurrido, ya fuese por el conocimiento directo (barrios que se segregan de la entidad principal, por ejemplo Guanarame de Las Palmas de Gran Canaria) o por deducción (algunas

entidades cambiaban de denominación siendo las mismas, como Tunte y San Bartolomé de Tirajana); pero para la gran mayoría hubo que recurrir al trabajo de campo; es decir, era imprescindible el desplazamiento a las entidades y resolver *in situ* el problema detectado. En esta fase fue imprescindible la colaboración de la población de la zona, que nos aclaró gran parte de las dudas, y la de los compañeros de trabajo que en algún momento ya se habían encontrado con una situación similar.

El resultado fue, una vez ordenada y estructurada la información, un libro de cálculo con 21 hojas, una por cada municipio, en la que queda reflejada la población para cada año, tal y como se muestra como ejemplo el municipio de Firgas en el CUADRO 2. Y de esa manera se conseguía concluir las dos primeras fases.

b.- La elaboración de la cartografía digital

De las fases anteriores se pudo deducir que no era descabellado enfocar el trabajo partiendo de la base de que la estructura del poblamiento nos iba a dar muchas claves que explicasen el modelo territorial grancanario, puesto que el funcionamiento de la población y el poblamiento no se basaba en la unidad entidad, puesto que muchas de ellas no estaban diferenciadas ni territorial ni funcionalmente de otras; con esta perspectiva se acometió una nueva fase de la investigación, que consistía en agrupar las entidades en áreas. Se realizó en varias etapas:

La primera consistió en digitalizar la base cartográfica de la isla de Gran Canaria, concretamente mediante el programa Atlas GIS 2.1 en entorno MS-DOS. Sobre la Cartografía Militar de España, Mapa General, serie 5V de escala 1:25.000, las 15 hojas: Agaete: 81-82,82-82; Agüímes: 84-85; Arucas: 83-81,83-82; Telde: 84-84; Castillo del Romeral: 84-86; Santa Lucía: 83-85; Arguineguín: 82-86; Teror: 83-83; San Bartolomé de Tirajana: 83-84; San Nicolás de Tolentino: 81-84,82-84; Mogán: 82-85; Santa Brígida: 84-83; Maspalomas: 83-86,83-84; Vecindad de Enfrente: 82-83; Las Palmas de Gran Canaria: 84-81,84-82. Este proceso se realiza siguiendo las particularidades del programa que obliga a la digitalización en capas *geográficas*, así se elaboran 5 capas:

- BASE. AGF: el contorno de la isla
- MUNICIPIOS. AGF: los términos municipales

- VIARIO.AGF: la red viaria principal y secundaria
- CURVAS.AGF: las curvas de nivel 100 m., 400 m., 800 m. y 1.200 m.
- BARRANCOS: la red hídrica

Una vez realizado este proceso, las capas geográficas se convirtieron a otra versión del mismo programa para poder utilizar el entorno Windows, que la anterior no lo permitía, el Atlas GIS 3.2., y conseguir así, la compatibilidad de los programas con los propios de Microsoft Office.

Cada una de las capas geográficas que lo requieran se vincula a una base de datos con los campos necesarios lo que permite la generación posterior de mapas temáticos; así, por ejemplo, a la capa geográfica MUNICIPIOS. AGF, se vincula la propia base de datos del programa MUNICIPOS.DBF, que serían los atributos en el lenguaje de cartografía automática, los siguientes campos: (CUADRO 3).

En la capa ENTIDADES.AGF, se digitalizan las entidades extraídas de los Nomencladores y de la Encuesta de Población de 1996, mediante la localización exacta de cada una de las entidades y vinculándoles una base de datos (ENTIDADESPOB.DBF) con los siguientes campos: ID, Nombre, Municipios, Población (1960, 1970, 1981, 1986, 1991 y 1996). La dificultad de la elaboración de esta capa geográfica no residía en la inserción de más de 500 puntos, sino en la localización geográfica de cada una de las entidades. Es bien sabido que los mapas topográficos del Servicio Geográfico del Ejército no reproducen fielmente los topónimos ni tampoco su localización exacta; así mismo, no existe información digital de cada entidad; por ello, se tuvo que recurrir de nuevo al trabajo de campo, combinando la utilización de la cartografía del Servicio Geográfico del Ejército, la del Centro Nacional de Investigaciones Geográficas (dependiente del Instituto Geográfico Nacional) y la fotografía aérea, para poder delimitar la localización precisa de cada una de ellas.

CUADRO 3:

Name	Type	Size	Description	Visible
ID	String	36	Identificador/denominación automática	
POB1960	Number	6	Población de hecho de 1960	
POB1970	Number	6	Población de hecho de 1970	
POB1981	Number	6	Población de hecho de 1981	
POB1986	Number	6	Población de hecho de 1986	
POB1991	Number	6	Población de hecho de 1991	
POB1996	Number	6	Población de hecho de 1996	
POB2000	Number	6	Población de hecho de 2000	
AGRIC_A	Number	6	Número de actividades en el subsector agrícola, 1994	
AGRIC_B	Number	6	Número de actividades en el subsector agrícola, 2001	
ENERGIA_A	Number	6	Número actividades en el subsector energía y agua, 1994	
ENERGIA_B	Number	6	Número actividades en el subsector energía y agua, 2001	
TRANSFOR_A	Number	6	Número actividades en el subsector transformación metales, 1994	
TRANSFOR_B	Number	6	Número actividades en el subsector transformación metales, 2001	
EXTRACC_A	Number	6	Número actividades en el subsector extracción de minerales, 1994	
EXTRACC_B	Number	6	Número de actividades en el subsector extracción de minerales, 2001	
OTRASIND_A	Number	6	Número actividades en el subsector otras industrias, 1994	
OTRASIND_B	Number	6	Número actividades en el subsector otras industrias, 2001	
COMERCIO_A	Number	6	Número de actividades en el subsector agrícola, 1994	
COMERCIO_B	Number	6	Número de actividades en el subsector comercial, 1994	
INST_FINAN_A	Number	6	Número de actividades en el subsector comercial, 2001	
INST_FINAN_B	Number	6	Número de actividades en el subsector instituciones financieras y seguros, 1994	
OTROS_A	Number	6	Número de actividades en el subsector agrícola, 1994	
OTROS_B	Number	6	Número de actividades en el subsector agrícola, 1994	
RESTAU_A	Number	6	Número de actividades en el subsector hostelería y restauración, 1994	
RESTAU_B	Number	6	Número de actividades en el subsector hostelería y restauración, 2001	
TRANSPO_A	Number	6	Número de actividades en el subsector transporte, 1994	
TRANSPO_B	Number	6	Número de actividades en el subsector transporte, 2001	
PROF_LIBE_A	Number	6	Número de actividades en el subsector profesiones liberales, 1994	
PROF_LIBE_B	Number	6	Número de actividades en el subsector profesiones liberales, 2001	

En la capa VIARIO.AGF se vincula la base de datos VIARIO.DBF con los siguientes campos: ID, aforos-IMD (1993, 1995, 1996, 1998, 1999), tipo de vía, tipo de firme, anchura de la vía y otras particularidades. La conexión entre las unidades, ya fuese de implantación puntual: entidades; lineal: red viaria; o zonal: municipios, se vincula siempre a la base de datos por medio del identificador.

La culminación de la cartografía digital requería la elaboración de las inicialmente denominadas unidades de poblamiento porque de esa manera se podría comprobar si, tal como se planteaba como hipótesis, si las áreas se veían sometidas a distintos procesos de organización y funcionamiento y así diferenciar entre aquellas que lo hacían de forma conjunta (por agrupación de entidades, dada la proximidad de ellas) o individualmente, por su lejanía o por su composición (mononucleares).

El material necesario para poder delimitar las unidades es muy variado; por una parte, la Cartografía Militar de España, Mapa General, Serie 5V, a escala 1:25.000, correspondientes a la isla, ya detallada anteriormente, y por otra, los fotogramas aéreos verticales, con solapamiento longitudinal superior al 50% y transversal superior al 10%, de Gran Canaria de varios años y de distintas empresas. Concretamente se ha recurrido a los siguientes vuelos: al de 1987 en color, encargado por el Servicio de Cartografía de la Consejería de Política Territorial, a escala 1:18.000²⁶ y realizado por GEOCART, S.A.; al de 1989, en blanco y negro, a escala 1:18.000²⁷, volado por CETFA entre febrero y septiembre del mismo año; al vuelo de 1989, a escala 1:5.000 realizado por la empresa AZIMUT, S.A.²⁸; al vuelo de 1992, en color, a escala 1:50.000 encargado por la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, a GRAFCAN y realizado por I.C.C.²⁹; al vuelo de 1995, a escala 1:5.000, en blanco y negro realizado por GRAFCAN y, por último, al de 1996 a color a escala 1:18.000 encargado por el Gobierno de Canarias y realizado por la empresa GRAFCAN³⁰. Además se han consultado fotogramas concretos de los diversos vuelos realizados por las empresas HENESTROSA Y GRAFCAN para el Cabildo Insular de Gran Canaria y Gobierno de

²⁶ Este vuelo tiene 38 pasadas y 478 fotogramas.

²⁷ Este vuelo tiene 17 pasadas y 394 fotogramas.

²⁸ Este vuelo sólo toma fotogramas de las zonas urbanas, de ahí la irregularidad de sus pasadas.

²⁹ GRAFCAN, Cartografía de Canarias, S.A., es una empresa pública del Gobierno de Canarias, adscrita a la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente, fue fundada en 1989, y desarrolla su actividad en el campo de Sistemas de Información Geográfica, geodesia, cartografía básica y temática, fotogrametría, topografía, catastro, tratamiento de imágenes, y vigilancia de bases de datos.

³⁰ Se trata de un vuelo digital de 22 pasadas y 591 fotogramas.

Canarias y cartografía más detallada como el Plano Catastral y el Mapa Agrario de Canarias realizada mediante vuelos efectuados desde finales de los años sesenta.

Para delimitar cada una de las áreas de poblamiento se procedió, en primer lugar, a una diferenciación inicial utilizando la fotografía aérea a escala 1:50.000 del año 1992 y la Cartografía Militar a la misma escala. Esta primera aproximación y debido a la escala de la fotografía, permitió segregar las grandes áreas pobladas de las que no presentaban ningún tipo de hábitat. Estas áreas se plasmaron sobre el mapa topográfico. El resultado no se valoró positivamente puesto que las fechas de realización de ambos materiales no era coincidentes y proyectaba un conjunto muy reducido de áreas que eran a la vez, muy extensas; de ahí que se consideró necesario un análisis mucho más pormenorizado, a mayor escala.

En consecuencia, se procedió en segundo lugar, a intentar precisar el perímetro de las áreas, partiendo de la delimitación anterior, y a segregar, individualizar y definir más detalladamente cada una de las unidades previas, basándose en criterios de *continuidad del poblamiento* y su individualización geográfica teniendo en cuenta los límites naturales (barrancos, divisorias, etc.); esto sólo fue posible mediante el uso simultáneo de las fotografías aéreas de mayor escala, 1:18.000, y cuando fuera necesario, incluso de escala 1:5.000 y la comprobación efectiva de los límites *in situ*. El poblamiento se organiza caprichosamente por el territorio, cuando no colmata una vertiente, precipita por ella después de ocupar el lomo; ni los escarpes, ni las acusadas pendientes, frenan su desarrollo y como el primer objetivo era trazar el linde del poblamiento se requirió el empleo de los diversos vuelos debido a la diferente calidad de los fotogramas y la complejidad de alguna de las unidades. Y como además se pretendía realizar un análisis diacrónico de la evolución demográfica y económica de las mismas fue preciso recurrir a fotografías aéreas de distintos años. Más tarde se constató que evaluar la variación de los límites de las áreas mediante la utilización de una serie diacrónica de fotogramas, no aportaba nada significativo al estudio, puesto que la variación del límite de las áreas, que se corroboró mediante una nueva delimitación de las áreas por medio de la fotografía digital del año 1998, era escasamente perceptible en cuanto que lo que ocurría, de forma general, era la consolidación o colmatación del área y sólo en algunos casos la ampliación de sus perímetros, que se

tuvo en cuenta. En consecuencia, se decidió que se establecerían los límites de acuerdo con la información del año 1992, fecha que nos permitía llegar hasta la escala 1:5.000, puesto que el vuelo a esa misma escala del año 1995 no estaba entonces totalmente finalizado y sólo era posible su utilización parcial. Estas dos fases del trabajo permitieron establecer 74 áreas de poblamiento, de diferente dimensión, forma y composición (CUADRO 4).

La digitalización de las áreas no fue tan sencilla como lo había sido la del contorno y la de los límites municipales; en éstas no era significativa la escala de origen sino el número de puntos introducidos para que fuese operativa; en cambio, en aquellas había que tener en cuenta la topografía, y fue necesario introducir algunas curvas de nivel más para poder ceñir el poblamiento a la cota altitudinal. A pesar de que el resultado final serían mapas a escala 1:100.000 o incluso menor, la digitalización había que realizarla a escala 1:25.000, puesto que la información obtenida se plasmó sobre los mapas a esta escala y la traslación a una menor requería una nueva delimitación. Finalmente el resultado fue una nueva capa geográfica AREAS_POB.AGF, a la que, como en las demás, se vinculó una base de datos: AREAS_POB.DBF: IDAP, denominación, población (1960, 1970, 1981, 1986, 1991, 1996), actividades (número total, primario, secundario, terciario, construcción, comercios, transportes, restauración, profesiones liberales, otros servicios).

Pero así como el trasvase de información a las bases de datos había sido *relativamente directo* en las ocasiones anteriores, en el caso de las áreas de poblamiento no fue así. La digitalización de cada una de las entidades, al ser un elemento de implantación puntual, independientemente de su extensión o su tamaño, se realizaba teniendo en cuenta el punto central o punto medio de la misma; pero en el caso de las áreas había que tomar en consideración su extensión, dado que algunas entidades, por su tipología, se extendían sobre un lomo, a lo largo de una vertiente, en torno a una carretera, etc. o se diseminaban en una amplia superficie; y dependiendo de lo anterior no formaban parte *automáticamente* de una única área. Así que, de nuevo, había que recurrir al trabajo de campo y a la utilización de los fotogramas aéreos para poder asignar los habitantes a cada una de las áreas. En las áreas colindantes, siguiendo la teoría de conjuntos, el problema lo planteaban los elementos de la intersección y en ellos había que disgregar una parte

de sus habitantes (en función de la extensión y densidad), acción que sólo podía realizarse recurriendo al vuelo de escala mayor: 1:5.000, que permitiese, una vez valorada la tipología y concentración del hábitat, el cálculo del porcentaje de población que se agregaba al área.

**CUADRO 4:
ÁREAS DE POBLAMIENTO**

AREAS DE POBLAMIENTO	CODIGO	AREAS DE POBLAMIENTO	CODIGO
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	1	LA GARITA	38
LAS TORRES	2	LAS REMUDAS	39
ALMATRICHE	3	LAS HUESAS	40
TINOCA	4	CASERONES	41
LOS GILES	5	TELDE	42
TAMARACEITE	6	VALLE DE LOS NUEVE	43
SAN LORENZO	7	HIGUERA CANARIA	44
TENOYA	8	VALLE DE CASARES	45
LAS MESAS	9	VALSEQUILLO	46
ARUCAS	10	TENTENIGUADA	47
LOS PORTALES	11	EL GORO	48
BAÑADEROS	12	OJOS DE GARZA	49
SAN ANDRÉS	13	EL BURRERO	50
FIRGAS	14	INGENIO	51
MOYA	15	TEMISAS	52
SAN JUAN	16	SANTA LUCÍA DE TIRAJANA	53
GÁLDAR	17	TAIDÍA	54
MEDIANÍAS NW	18	SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA	55
PUERTO DE SARDINA	19	FATAGA	56
LAS NIEVES	20	CRUCE DE ARINAGA	57
AGAETE	21	VECINDARIO	58
VALLE DE AGAETE	22	ARINAGA	59
EL RISCO	23	ALDEA BLANCA	60
JUNCALILLO	24	POZO IZQUIERDO	61
ARTENARA	25	CASTILLO DEL ROMERAL	62
TEJEDA	26	JUAN GRANDE	63
LA CULATA	27	MASPALOMAS	64
LAS LAGUNETAS	28	EL TABLERO	65
SAN MATEO	29	MONTAÑA DE LA DATA	66
VALLESECO	30	ARGUINEGUÍN	67
MEDIANÍAS NE	31	PUERTO RICO	68
TEROR	32	CERCADO ESPINO	69
LA ANGOSTURA	33	MOGAN	70
SANTA BRÍGIDA	34	PUERTO DE MOGÁN	71
MARZAGÁN	35	CASAS DE VENEGUERA	72
POLÍGONO DE JINÁMAR	36	TASARTE	73
MELENARA	37	LA ALDEA	74

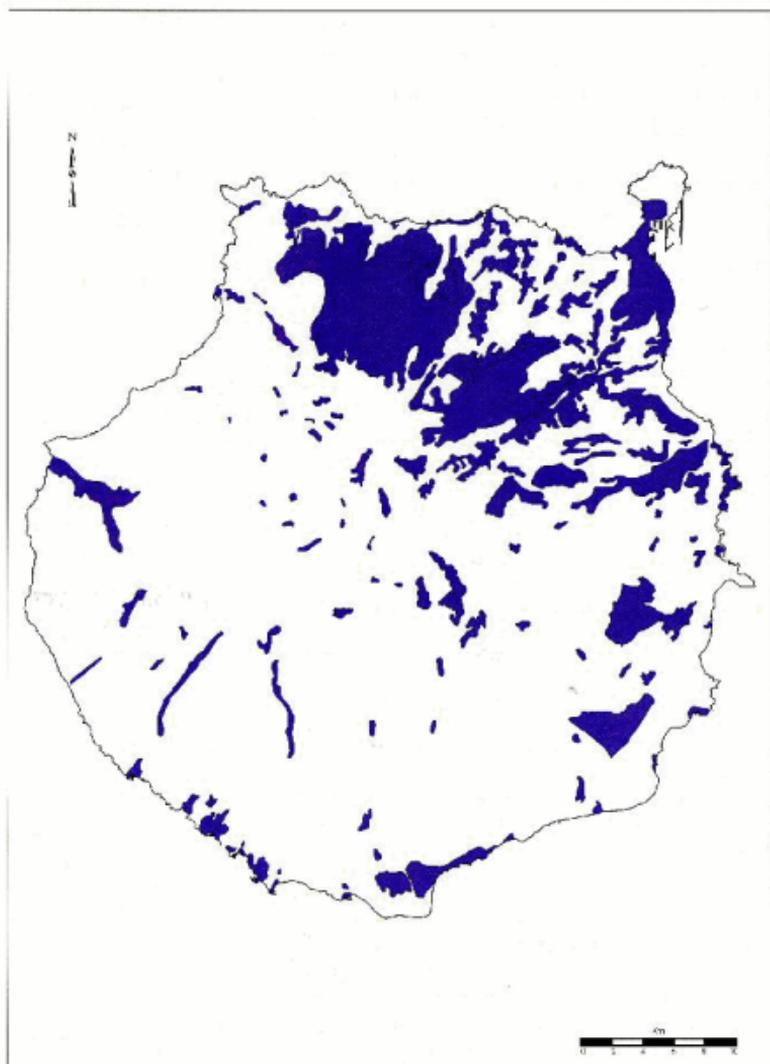
ELABORACIÓN: HENRÍQUEZ, C.; CAMINO, J. y GINÉS, C.

El mismo proceso que se siguió para la variable o atributo población, se repitió para las actividades económicas. El Impuesto de Actividades Económicas ofrece la información de forma muy desagregada, hasta el nivel local, por calle y número; la cartografía digital del año 1996 de la empresa GRAFCAN, a escala 1:2.000 permite asociar una base de datos a cualquier elemento geográfico mediante el programa Microstation; por eso, en este punto se valoró la posibilidad de cambiar de S.I.G. puesto que el Atlas GIS no era capaz de asumir la base cartográfica de GRAFCAN, pero a pesar de esta ventaja se desestimó porque supondría volver a digitalizar las áreas de poblamiento y a introducir de nuevo toda la información; es cierto que los avances en informática permiten trasvasar de un formato a otro, pero aquellos que son más antiguos o son las primeras versiones no suelen ofrecer esas facilidades; este es el caso del Atlas GIS; la base de datos que utiliza es DBASE IV Plus y sus especificidades no le permiten acoplarse a Sistemas de Información Geográfica de nuevas generaciones que utilizan preferentemente el lenguaje SQL, más declarativo y que requiere la introducción de los datos en tablas bidimensionales con un nexo o clave común. Pero a pesar de que los atributos estaban vinculados a un elemento geográfico por medio del identificador exclusivo, esta conversión no pudo realizarse. Es más, aunque hubiese sido posible, el Atlas GIS, no reconoce la extensión de los ficheros de la base cartográfica de Grafcan.

En fin, una vez resueltos todos los problemas, el resultado se plasmó en forma de mapa (MAPA 1), en el que cada área de poblamiento contenía la población, las actividades *reales* y cuantos atributos quisieran introducirse. La composición interna de cada una de ellas se refleja en el CUADRO 5. Los mapas temáticos resultantes confirmaron la decisión de mantener el programa informático, puesto que al margen de algunos inconvenientes (no permite acentos, ni subíndices y la paleta de colores es algo reducida), tiene virtudes similares a cualquier otro S.I.G. vectorial de nueva generación.

Entre esas ventajas cabe señalar, que, una vez realizada la digitalización de cualquiera de las capas, el programa introduce por defecto un campo; si la capa es de implantación lineal señala la extensión o la longitud y si es de implantación zonal, muestra la superficie. Además permite la correcta visualización de la localización geográfica mediante las coordenadas en los tres tipos de implantación.

Areas de poblamiento



LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



**CUADRO 5:
Composición de las áreas de poblamiento**

Las Palmas de Gran Canaria

Barranco Seco (LPGC)
Lomo Manco (LPGC)
Palmas de G.C. Las (LPGC)
Rincón, EL (LPGC)
Salto del Negro (LPGC)
Secadero. EL (LPGC)

Las Torres

Torres. Las (LPGC)

Los Giles

Giles, Los (LPGC)

Tinocas

Costa Ayala (LPGC)
Tinocas (Arucas)

Tenoya

Casa Ayala (LPGC)
Tenoya (LPGC)

Tamaraceite

Jacomar (LPGC)
Piletas (LPGC)
Suerte, La (LPGC)
Tamaraceite (LPGC)

Las Mesas

Mesas, Las (LPGC)
Toscón, EL (LPGC)
Piletas (LPGC)

Almatriche

Almatriche (LPGC)
Dragonal, El (LPGC)
Hoya Andrea (LPGC)

San Lorenzo

Montaña San Gregorio (LPGC)
San Lorenzo (LPGC)

La Angostura

Angostura, La (Sta Brígida)
Calzada, La (LPGC)
Llanos de María Rivero (LPGC)
Siete Puertas (LPGC)

Marzagán

Hoyos, Los (LPGC)
Jinámar (LPGC)
Lomo El Sabinal (LPGC)
Marzagán (LPGC)
Montañeta, La (LPGC)
Hornos del Rey (Telde)
Jinámar (Telde)

Santa Brígida

Bandama
Tafira Alta (LPGC)
Tafira Baja (LPGC)
Atalaya, La (Sta Brígida)
Gamonal, El (Sta Brígida)
Lentiscos, Los (Sta Brígida)
Monte Lentiscal (Sta Brígida)
Olivos, Los (Sta Brígida)
San José de las Vegas (Sta Brígida)
Santa Brígida (Sta Brígida)
Vega de Enmedio (Sta Brígida)-
Goteras, Las (Telde)

Bañaderos

Bañaderos (Arucas)
Puertillo, El (Arucas)
Trapiche (Arucas)
Tres Barrios (Arucas)
Cambalud (Firgas)
Lomo Quintanilla (Firgas y Arucas)
Risco, El (Firgas)
Trapiche Alto (Firgas)

San Andrés

San Andrés (Arucas)
Costa, La (Moya)
El Altillo (Moya)
El Pagador (Moya)
El Roque (Moya)

Arucas

Arucas (Arucas)
Cardones (Arucas)
Juan XX (Arucas)
Santidad (Arucas)
Trasmontaña (Arucas)

Los Portales

Castillos, Los (Arucas)
Portales, Los (Arucas)
Visique (Arucas)
Palmar, El (Teror)

Firgas

Buenlugar (Firgas)
Casablanca (Firgas)
Cortijo, Los (Firgas)
Dolores, Los (Firgas)
Firgas (Firgas)
Padilla (Firgas)

Moya

Carretería (Moya)
 Doramas (Moya)
 Dragos. Los (Moya)
 Lance (Moya)
 Lomo Blanco (Moya)
 Trujillo (Moya)
 Villa de Moya (Moya)

San Felipe

San Felipe (Sta M^a Guía)

San Juan

Calabozo. El (Sta M^a Guía)
 San Juan (Sta M^a Guía)

Gáldar

Sta M^a de Guía (Sta M^a Guía)
 Gáldar (Gáldar)
 Quintanas Piso Firme (Gáldar)

Puerto de Sardina

Puerto de Sardina (Gáldar)

Puerto de Las Nieves

Puerto Las Nieves (Agaete)

Agaete

Agaete (Agaete)

Valle de Agaete

Guayedra (Agaete)
 Llanos, Los (Agaete)
 Valle de Agaete (Agaete)

El Risco

Risco, El (Agaete)

Teror

Alamo, El (Teror)
 Mirafior (Teror)
 Teror (Teror)
 Rosadas, Las (Teror)

Valleseco

Barranquillo (Valleseco)
 Lanzarote Valleseco)
 Monagas (Valleseco)
 Valleseco (Valleseco)
 Zamora Valleseco)

Medianías del Noroeste

Barranco Las Madres (Firgas)
 Caldera, La (Firgas)
 Cruz, La (Firgas)
 Pellas, Las (Firgas)
 Rosales (Firgas)
 San Antón (Firgas)
 Zumacal, El (Firgas)
 Caideros (Gáldar)

Hoya de Pineda (Gáldar)
 Fagajesto (Gáldar)
 Saucillo (Gáldar)
 Barranco del Laurel (Moya)
 Barranco del Pinar (Moya)
 Cabo Verde (Moya)
 Doramas (Moya)
 Fontanales (Moya)
 Frontón (Moya)
 Hoyas del Cavadero (Moya)
 Jurada, La (Moya)
 Lomo del Peñón (Moya)
 Moreto (Moya)
 Palmito (Moya)
 Palo, El (Moya)
 San Fernando (Moya)
 Tablero, El (Moya)
 Tilos, Los (Moya)
 Toscales, Los (Moya)
 Barranco del Pinar (SM Guía)
 Barranquillo Frío (S. M^a Guía)
 Bascacoo (Sta M^a Guía)
 Casas de Aguilar (Sta M^a Guía)
 Junquillo, El (Sta M^a Guía)
 Mondraques (Sta M^a Gula)
 Palmital, EL (Sta M^a Guía)
 Paso M^a Santos (Sta M^a Guía)
 Tres Palmas (Sta M^a Gula)
 Verdejo (Sta M^a Guía)
 Vergara (Sta M^a Guía)
 Barranco (Valleseco)
 Carpinteras (Valleseco)
 Caserón (Valleseco)
 Troyanas (Valleseco)
 Valsendero (Valleseco)
 Zumacal (Valleseco)

Medianías del Noreste

Milagrosa, La (LPGC)
 S. José del Álamo (LPGC)
 José del Alamo (LPGC)
 Pino Santo (Sta Brígida)
 Arbejales (Teror)
 Espartero (Teror)
 Utiaca (San Mateo)
 Yedra, La (San Mateo)
 Gallego, El (San Mateo)
 Lomo Carbonero (San Mateo)
 Solana, La (San Mateo)

La Bodeguilla

Bodeguilla, La (San Mateo)

Cueva Grande

Camaretas (San Mateo)
Cruz del Saucillo (San Mateo)
Cueva Grande (San Mateo)

Las Laquetetas

Aríñez (San Mateo)
Lagunetas, Las (San Mateo)
Risco Prieto (San Mateo)

Vega de San Mateo

Llechucilla, La (San Mateo)
Lachuza, La (San Mateo)

El Carrizal

Carrizal, El (Tejeda)

La Culata

Calata, La Tejeda)

El Chorrillo

Chorrillo, EL (Tejeda)

La Solana

Solana, La (Tejeda)

El Toscón

Toscón, El (Tejeda)

El Juncal

Juncal, El (Tejeda)

Tejeda

Casas del Lomo (Tejeda)
Degollada. La (Tejeda)
Lomo de Los Santos (Tejeda)
Rincón, El (Tejeda)
Tejeda (Tejeda)

Artenara

Artenara (Artenara)
Cuevas. Las (Artenara)

Las Arbejas

Arbejas, Las (Artenara)

Coruña

Coruña (Artenara)

Candelaria

Candelaria (Artenara)

La Garita

Garita, La (Telde)
Pardilla La (Telde)

Melenara

Playa de Melenara (Telde)
Playa de Salinetas (Telde)
Playa del Hombre (Telde)

Ojos de Garza

Ojos de Garza (Telde)

Jerez

Jerez (Telde)
Cuatro Puertas (Telde)
Valle de Jinámar (Telde)

Telde

Callejón del Castillo (Telde)
Caracol, El Telde)
Telde (Telde)

Valle de Los Nueve

Cendro (Telde)
Lomo de La Herradura (Telde)
Lomo Maquilo (Telde)
Lomo del Cementerio (Telde)
Lomo de Las Palmas (Telde)
Medianías, Las (Telde)
S. José Las Longueras (Telde)
Tara (Telde)
Tecén (Telde)
Valle de Los Nueve (Telde)

Valle de Casares y Solana

Palmital, EL (Telde)
Valle Casares y Solana (Telde)
Gavia, La (Telde)

La Majadilla

Majadilla, La (Telde)

La Breña

Breña, La (Telde)

Cazadores

Cazadores (Telde)

Valle de San Roque

Casas de La Solana (Telde)
Valle San Roque (Valsequillo)

Valsequillo

Barrera, La (Valsequillo)
Cantera, La (Valsequillo)
Lomitos Correa (Valsequillo)
Llanetes, Los (Valsequillo)

Llanos Conde (Valsequillo)
Pedregal, Si (Valsequillo)
Troncón, El (Valsequillo)

Tenteniguada

Era de Mote (Valsequillo)
Rincón, El (Valsequillo)
Tenteniguada (Valsequillo)
Vegas, Las (Valsequillo)

Las Casillas

Casillas, Las (Valsequillo)
Helechal, EL (Valsequillo)

Ingenio

Aguatona (Ingenio)
Carrión, El (Ingenio)
Carrizal (Ingenio)
ingenio (Ingenio)
Lomo del Hospital (Ingenio)
Marfú (Ingenio)
Mejías, Las (Ingenio)
Mondraquón (Ingenio)
Moriscos, Los (Ingenio)
Puntillas, Las (Ingenio)
Agüímes (Agüímes)
Banda, La (Agüímes)
Montaña Los Vélez (Agüímes)

El Burrero

Burrero, El (Ingenio)

Cruce de Arinaga

Cruce de Arinaga (Agüímes)
Políg. Residencial Arinaga
(Agüímes)

Temisas

Temisas (Agüímes)

Corralillos

Corralillos, Los (Agüímes)

Playa de Arinaga

Playa de Arinaga (Agüímes)

Montaña de San Francisco

Goleta, La (Agüímes)
Montaña. San Fco (Agüímes)

Vecindario

Casa Pastores (Santa Lucía)
Cruce de Sardina (Santa Lucía)
Doctoral, El (Santa Lucía)

Sardina (Santa Lucía)
Vecindario (Santa Lucía)

Pozo Izquierdo

Pozo Izquierdo (Santa Lucía)

Santa Lucía

Casas Blancas (Santa Lucía)
Ingenio, El (Santa Lucía)
Lagunas, Las (Santa Lucía)
Rueda, La (Santa Lucía)
Santa Lucía (Santa Lucía)

Taidía

Morisco, El (Santa Lucía)
Rosiana (Santa Lucía)
Agualatente (SI Bartolomé T.)
Culata, La (S. Bartolomé T.)
Lomito Taidía (S. Bartolomé T.)
Risco Blanco (S Bartolomé T)
Taidía (S. Bartolomé T)
Mtña Rosiana (S. Bartolomé T.)
Hoya Grande (S. Bartolomé T)

San Bartolomé de Tirajana

Hoya García (S. Bartolomé T.)
Hoya Tunte (S. Bartolomé T.)
San Bartolomé (S. Bartolomé T)

La Plata

Plata, La (S. Bartolomé T)

Ayacata

Ayacata (S. Bartolomé T.)

Cercados de Araña

Cercados Araña (S. Bartolomé T)
Chira (S. Bartolomé T.)

Arteara

Arteara (S. Bartolomé T.)

Castillo del Romeral

C. Romeral (S. Bartolomé T.)

Fataga

Fataga

Juan Grande

Juan Grande (S. Bartolomé T.)

Maspalomas

Bahía Feliz (S. Bartolomé T.)
Berriel (S. Bartolomé T.)

Maspalomas (S. Bartolomé T.)
 Pasito Blanco (S. Bartolomé T.)
 Playa Águila (S. Bartolomé T.)
 Playa Inglés (S. Bartolomé T.)
 San Agustín (S. Bartolomé T.)
 San Fernando (S. Bartolomé T.)
 Sonneland (S. Bartolomé T.)
 Tarajalillo (S. Bartolomé T.)

Montaña La Data

Montaña Data (S. Bartolomé T.)
 Salobre, El (S. Bartolomé T.)

Cercados de Espino

Cercados Espino (S. Bartolomé T.)
 Filipinas (S. Bartolomé T.)
 Caidero, El (Mogán)
 Filipinas, Las (Mogán)
 Peñones, Los (Mogán)
 Horno, El (Mogán)

Barranquillo Andrés

Barranquillo Andrés (Mogán)
 Soria (Mogán)

Arguineguin

Aguamarina (Mogán)
 Arguineguin (Mogán)
 Canarios 1 (Mogán)
 Canarios II-y (Mogán)
 Cornisa del SW (Mogán)
 Verga, La (Mogán)

Puerto Rico

Cortadores (Mogán)
 Pto. Rico (Mogán)

El Cura

Bco. del Cura (Mogán)
 Playa de Tauro (Mogán)

Playa de Mogán

Lomoquebre (Mogán)
 Playa de Mogán (Mogán)
 Taurito (Mogán)

Mogán

Casillas, Las (Mogán)
 Cercado, El (Mogán)
 Horno de la Teja (Mogán)
 Humbridilla, La (Mogán)
 Llanos, Los (Mogán)

Mogán (Mogán)
 Molino de Viento (Mogán)
 Navarros, Los (Mogán)
 Palmitos, Los (Mogán)
 Pasitos, Los (Mogán)
 Pie de la Cuesta (Mogán)
 Casas Blancas (Mogán)

Casas de Veneguera

Almácigos, Los (Mogán)
 Casas de Veneguera (Mogán)
 Rosilla, La (Mogán)

Tasarte

Tasarte (S. Nicolás Tolentino)

Tasartico

Tasartico (S.N.Tolentino)

Valle de La Aldea

Albercón (S. N. Tolentino)
 Artéjevez (S. N. Tolentino)
 Cardonera, La (S. N. Tolentino)
 Cercadillos (S. N. Tolentino)
 Espinos, Los (S. N. Tolentino)
 Hoyo, El (S. N. Tolentino)
 Marciegas (S. N. Tolentino)
 Mederos (S. Nicolás Tolentino)
 Molino Agua (S. N. Tolentino)
 Molino Viento (S. N. Tolentino)
 Molinos, Los (S..N. Tolentino)
 Pinillo, El (S. N. Tolentino)
 Playa S. Nicolás (S. N. Tolentino)
 S. Nicolás de Tolentino (Ídem)
 Tocodomán (S. N. Tolentino)

Las Huesas

Calero, EL (Telde)
 Casas Nuevas (Telde)
 Huesas, Las (Telde)
 Marpequeña (Telde)

Las Remudas

Remudas, Las (Telde)
 San Antonio (Telde)

Caserones

Caserones, Los (Telde)
 Higuera Canaria, La (Telde)

El Goro

Goro, El (Telde)

2. La representación de las densidades

Otro de las cuestiones que se planteaba como hipótesis, es que, a pesar de ser muy conocida la elevada densidad de población de la isla, por estar desigualmente poblada y al existir grandes espacios sin apenas población, las densidades reales alcanzan valores mucho más altos, extremo que se muestra en los mapas de evolución de la densidad demográfica por áreas de poblamiento (MAPAS 2,3,4,5); por eso se planteó la posibilidad de evaluar la densidad de habitantes para unidades de superficie menores.

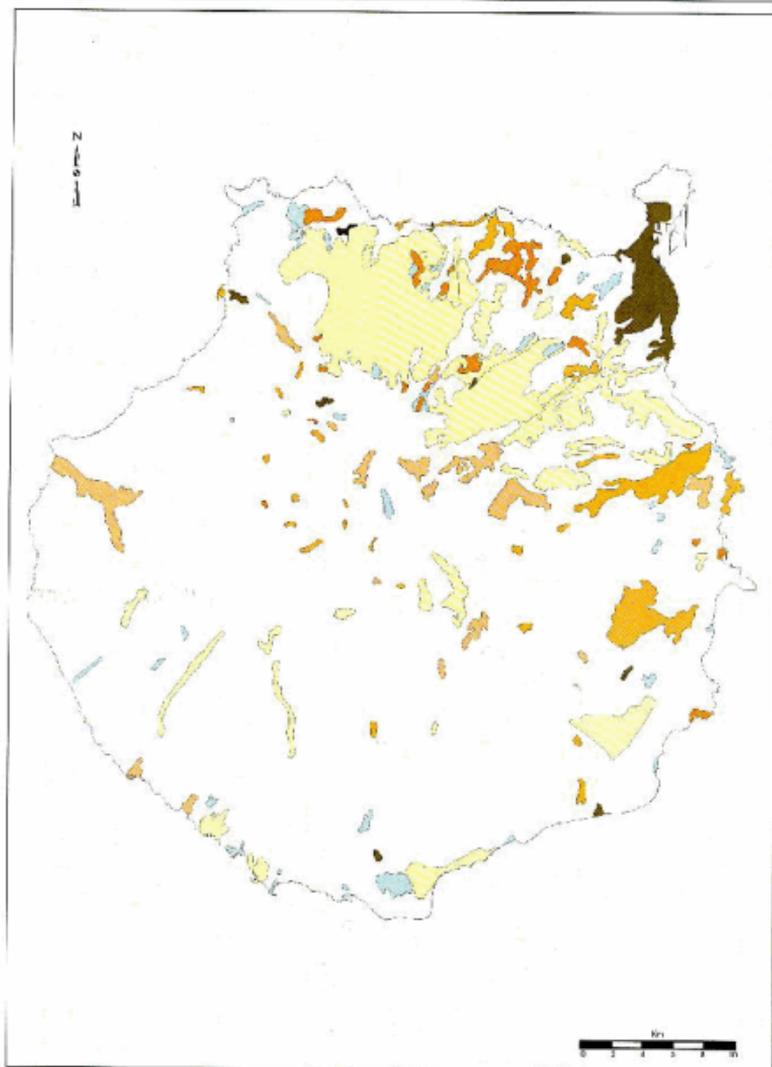
El ámbito de estudio ya había quedado definido anteriormente, y descender al local no se consideró oportuno; así que se optó por calcular la densidad demográfica a escala insular representando en una malla los valores de la relación habitantes/km². Es sabido que el cálculo de la densidad demográfica responde a esta fórmula; pero la realidad no es tan simple porque la distribución de la densidad en esa superficie es homogénea. Cuanto mayor sea la superficie, más abstractos serán los valores de la densidad obtenidos y se diluirá el valor de la densidad real. Es decir que si un territorio de 500 km² tiene 10.000 habitantes, la densidad variará si la ocupación de su superficie es total: 20 hab/km², si es del 80%: 25 hab/km² o si lo es del 20%: 100 hab/km²; Así, con los mismos datos pero dependiendo de la forma en que se agrupa la población en el territorio, los resultados derivan a valores muy distintos.

Siguiendo esta premisa, se intenta demostrar que los 427 hab/km² o 484 hab/km² obtenidos para 1991 y 2001 respectivamente³¹ no se corresponden, en absoluto, con la realidad teniendo como unidad de superficie 1 km².

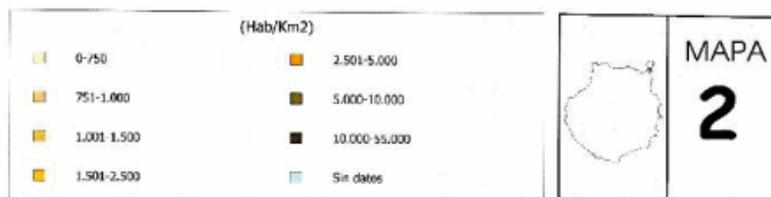
El desafío era importante; la desagregación de los datos demográficos no van más allá de la *entidad singular* y así como agregar es un ejercicio más hacedero, desagregar requiere una ecuación simple pero de tres incógnitas: el minuendo, el sustraendo y el resultado final, y ninguna de las tres es conocida. La distribución particular del poblamiento animaba a considerar como unidad de superficie idónea el km², lo que requería superponer a una base topográfica a escala 1:100.000 una malla reticular de 1 cm². La elección de la escala topográfica se fundamentó en dos hechos; el primero, que esta escala tiene un nivel de

³¹ Censos de Población y Vivienda; Encuesta de Población, Padrones Municipales de Canarias: ISTAC, INE.

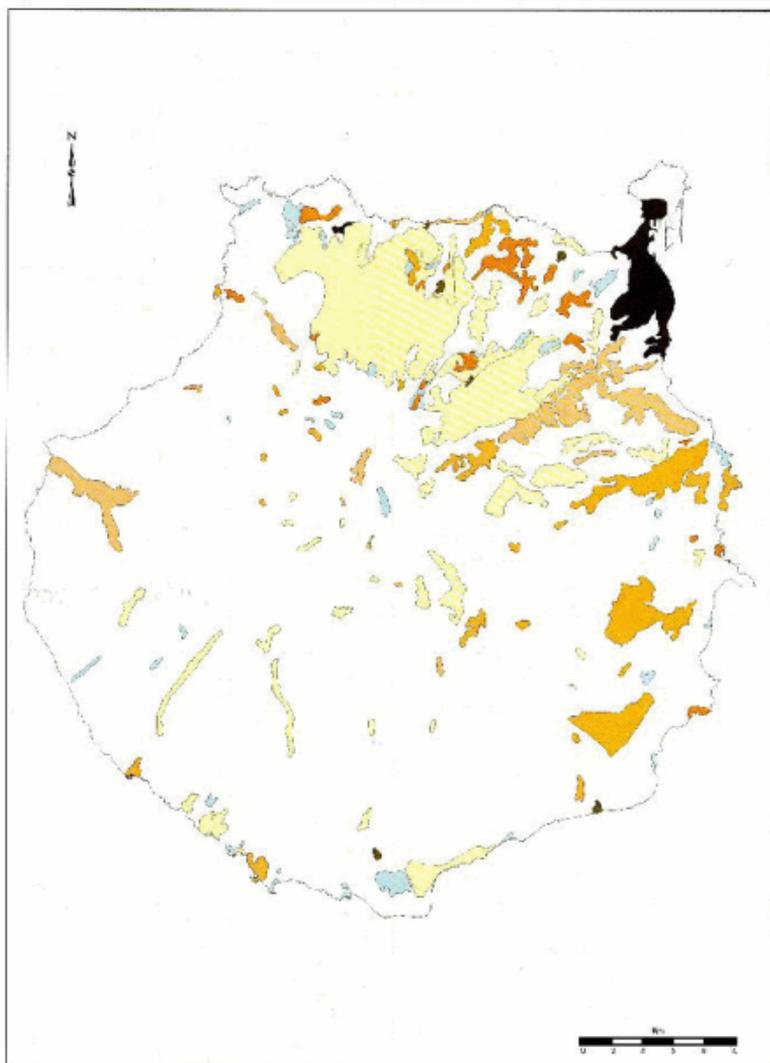
Densidad demografica de las areas de poblamiento (1960)



LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



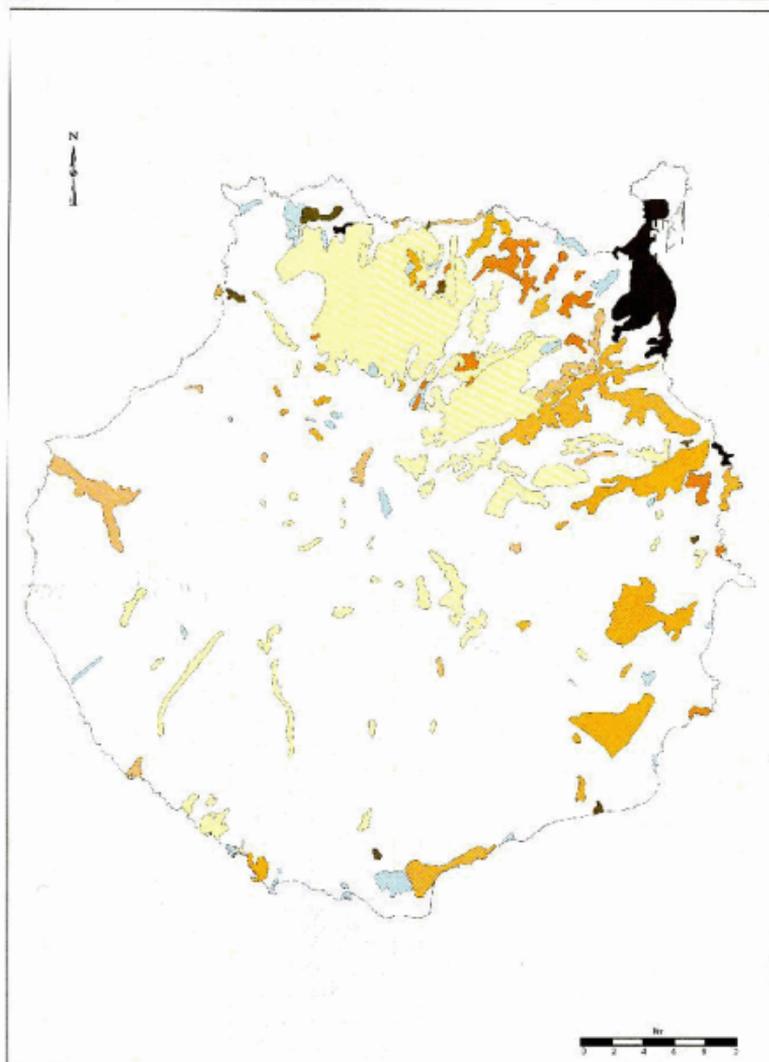
Densidad demografica de las areas de poblamiento (1970)



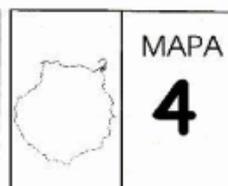
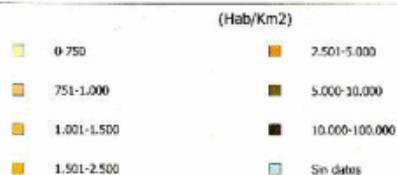
LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



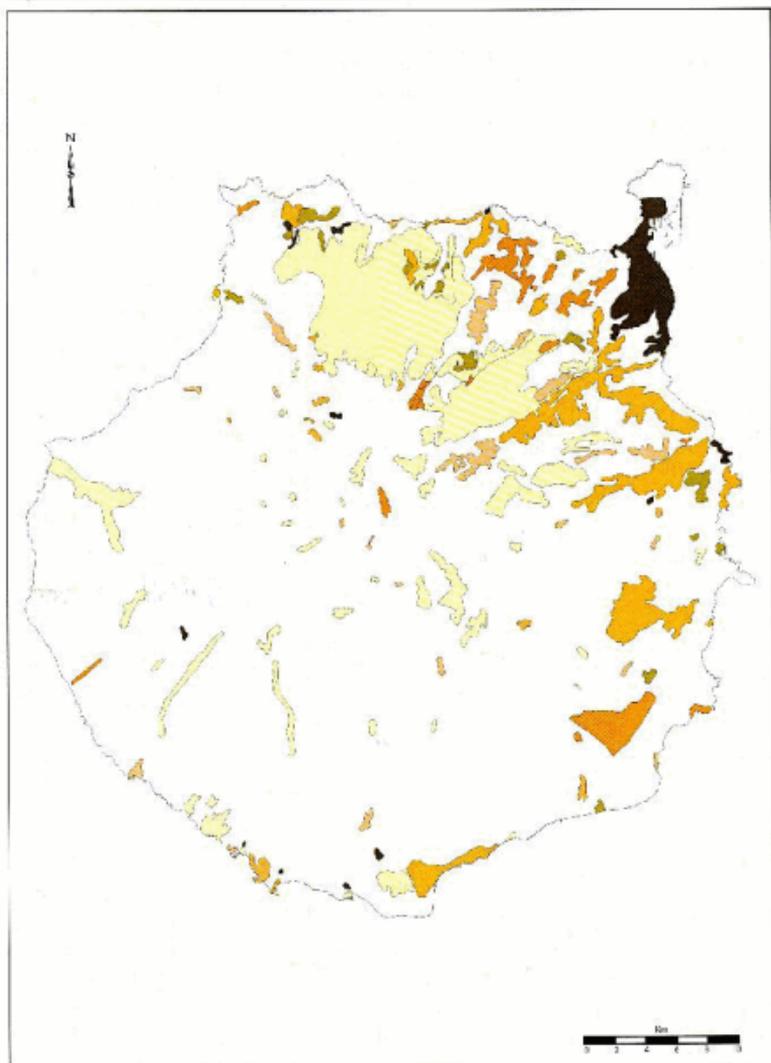
Densidad demografica de las areas de poblamiento (1981)



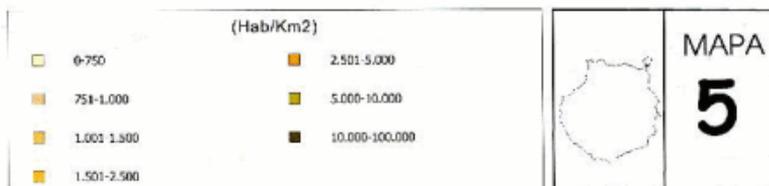
LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



Densidad demografica de las areas de poblamiento
(1991)



LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



generalización óptimo y permite obtener las referencias más significativas para un análisis de esta dimensión; y, segundo, había sido la escala de trabajo de los análisis previos a la digitalización, lo que la convertía en una herramienta conocida y por lo demás abarcable. Así pues, lo primero que debía hacerse era elaborar una malla que cubriera toda la isla sobre el mapa. Para cada año se dibujó una red de 2.650 celdas (53X50) en un papel de acetato, y mediante una codificación simple se trasladaron posteriormente los resultados a la base de datos de la capa geográfica del Sistema de Información Geográfica.

Una vez que las entidades de población habían sido localizadas, el siguiente paso era el cálculo de la población que podía asociarse a cada retícula. Esto exigía encontrar un método que permitiese desagregar el valor demográfico de una entidad en varias celdas. Lo idóneo hubiese sido contar con informatización digitalizada del número de personas por viviendas o por edificación, pero no existe información que dé cuenta con la realidad, por lo que a partir del número medio de individuos por hogar³² se trasladó la información a la malla.

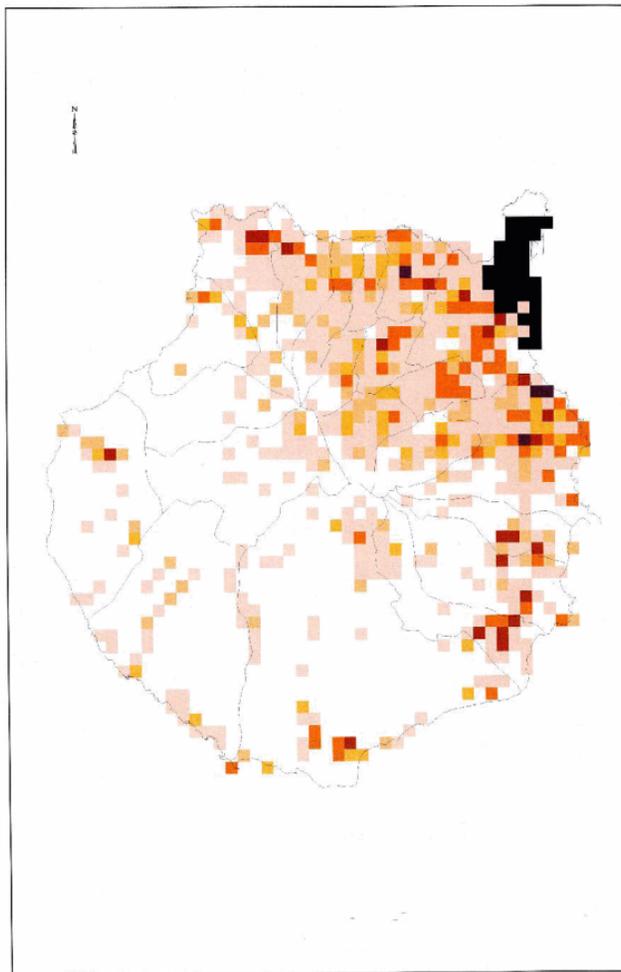
Para poder rellenar cada celda, es decir, para poder asociar un número de habitantes a cada km², era imprescindible tomar como referencia la altura de las edificaciones y el número de viviendas en cada una ellas y después, multiplicar el valor del índice por el número de viviendas de cada celda. El proceso se llevó a cabo en varias fases. En la primera, se desestimaron todas las unidades que se pudiesen considerar absolutamente despobladas; para el año 1991, de las 2.650 celdas, se desestimaron, por una parte, 1.030 que sobrepasaban el contorno de la isla y por otra, las 963 que se encontraban fuera de rango, por lo que la población de Gran Canaria se asentaba sobre 657 celdas, o lo que es lo mismo, km², y teniendo en cuenta que alguna de estas celdas no está totalmente ocupada, la población de Gran Canaria se asienta sobre algo más de una parte de su territorio. El segundo paso requería localizar los fotogramas estereoscópicos correspondientes a cada celda a escala 1:5.000, porque era la única escala que permitía *contar* el número de edificaciones y sus plantas. Por último, sólo había que realizar la multiplicación y verificar que los datos obtenidos correspondían al número de habitantes de cada entidad según la fuente utilizada. De tal manera

³² ISTAC, 1996

que si los dos datos no eran idénticos había que ponderar la diferencia de los valores entre las celdas que ocupaba cada entidad, teniendo en cuenta la densidad del poblamiento.

El método puede presentar ciertas deficiencias; entre ellas, la estimación de cada celda no coincide con el valor real de habitantes por km^2 , porque al operar con el número medio de individuos por hogar, número de edificaciones y de plantas, se puede introducir errores, pero desde luego el resultado se ajusta más a la distribución territorial de la densidad, puesto que si una celda no incluía, al menos, una edificación se desestimaba. También cabe poner en duda si todas las edificaciones estimadas se referían a viviendas o no. En este punto no se pudo, en muchos casos, hacer distinción entre una edificación con uso residencial, agrícola, o de otro tipo. Ni fue posible continuar con el estudio diacrónico hasta el año 2001, puesto que la publicación de la fuente que lo permitiese se realizó a finales del 2002 y la complejidad del método no permitía cumplir con los plazos para la presentación de este proyecto, labor que, desde luego ha de realizarse si se quiere tener la secuencia de la evolución de la densidad de población en los últimos cuarenta años.

Pero a pesar las imperfecciones del método, el resultado es verdaderamente revelador: en 1991, el valor medio de densidad de población es de $427 \text{ hab}/\text{km}^2$ pero el valor real se puede estimar en $1.013 \text{ hab}/\text{km}^2$; 127 celdas sobrepasan el valor medio y además se puede observar, por ejemplo que, en 38 km^2 de la isla se estiman densidades entre 7.500 y $13.500 \text{ hab}/\text{km}^2$ (Mapa 6). Los resultados se detallan en el capítulo 5.



Densidad
de poblacion
(1991)

Hab/km2



LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



MAPA

6

Escala 1:250.000



FUENTE: Censos de Poblacion, Padrones Municipales
de habitantes.

C. Las encuestas de movilidad

El análisis de la movilidad se basa en dos encuestas; por una parte, la de *Movilidad geográfica de la población de Gran Canaria* realizada por ERGO-Consultores para GESTUR LAS PALMAS, S.A. en Noviembre de 1989, encargada por el Cabildo Insular de Gran Canaria para la realización de los Informes previos para la elaboración del Avance de Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria; y por otra, el *Estudio intermodal de Las Palmas de Gran Canaria y su área de influencia*, realizada en 1996, por CONSULTRANS, S.A. y encargada por la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las ciudades de M.O.P.T.M.A., para la elaboración de la Revisión y adaptación el Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas de Gran Canaria.

1. La Movilidad geográfica de la población de Gran Canaria

Para poder realizar la evaluación de los movimientos pendulares de la población grancanaria fue preciso recurrir a una doble encuesta; la primera *in situ*, en puntos determinados en carretera y, la segunda, mediante entrevistas personales por el método de rutas aleatorias y selección al azar de los individuos. Ambas se detallan a continuación.

A. Encuesta por carretera

La Encuesta de carreteras presentaba las siguientes características técnicas:

- * el **ámbito de la muestra** se enmarca en la isla de Gran Canaria.
- * la **población considerada** es la de conductores y ocupantes de vehículos de segunda categoría que circulan en cualquiera de las dos direcciones de las vías en que se establecieron como puntos de muestreo.
- * el **tamaño de la muestra** se realizó a partir de los datos del aforo aportados por la Consejería de Obras Públicas, del Gobierno de Canarias, teniendo en cuenta que se refiere exclusivamente a los vehículos de segunda categoría. Por ello, la empresa consultora realizó los correspondientes cálculos descontando todos aquellos vehículos que no son considerados de esta categoría.

* el **nivel de confianza estimado** es del 95.5%, con valores de $p=q=50\%$ y un error de estimación máxima del $\pm 5\%$, para cada una de las estaciones.

* la **distribución de la muestra** está en función del aforo de cada una de las estaciones, teniendo en cuenta que en cada estación se toman las direcciones de flujo diario. No obstante, es proporcional y representativa de esta cantidad que mantienen cada una de las estaciones.

1. Selección de las áreas y estaciones de encuesta

Las tres grandes áreas de intradesplazamientos en la isla que sugería la experiencia eran el **centro**, el **norte** y el **sur** por lo que, coincidiendo con ellas, se delimitaron tres grandes zonas de muestreo (centro-norte, Las Palmas-centro y sur), cada de las cuales con tres estaciones de muestreo o encuesta.

a. las estaciones

La selección de las estaciones de encuesta se hizo en función de la mayor afluencia de vehículos; o sea, del mayor índice de movilidad de población por carretera. Se intentó cubrir, también, el mayor número de vías de comunicación importantes y con ello el flujo de vehículos que diariamente se desplaza desde un determinado punto de origen hacia otro de destino por los motivos que posteriormente se señalarán.

Una vez fijadas las áreas y estaciones de encuesta se delimitaron los puntos exactos para la toma de datos. Estos tuvieron que ser consultados con los miembros de la Guardia Civil de Tráfico que ayudaron a realizar dicha encuesta, sobre todo, controlando el tráfico y estableciendo medidas de seguridad que permitiesen el buen desarrollo del trabajo. Las estaciones estimadas fueron:

Zona Centro-Norte: *Tamaraceite, El Rincón y Cuesta de Silva.*

Zona Las Palmas-Centro: *Tafira/Santa Brígida, La Laja y El Sabinal.*

Zona Sur: *Telde, Aeroclub y Arguineguín.*

Finalmente, los puntos de encuesta o estaciones (que se señalan entre paréntesis) quedaron establecidos de la forma siguiente:

- Tamaraceite (9): En la carretera C-813 antes del cruce en dirección a Teror.
- El Rincón (8): En el Parque Móvil Ministerial, próximo a la zona de la factoría de pescado.
- Cuesta de Silva (9): Las encuestas se realizaron a la altura del cruce del Pagador, al comienzo del desdoblamiento de la carretera en el carril de vehículos pesados.
- Santa Brígida (2): En la carretera C-811, en dirección a Santa Brígida a la altura de la explanada situada antes del Bar "Bentayga". Y en sentido inverso, en la gasolinera de "Texaco" de Santa Brígida.
- La Laja (3): En un principio el punto elegido, en dirección sur, fue la salida de la gasolinera de la "Móvil", en el Km. 2 de la autopista G.C.-1, pero fue modificado posteriormente a la explanada existente antes de esta gasolinera. El motivo de este traslado era evitar la posibilidad de incidentes de tráfico, petición efectuada por la pareja de la Guardia Civil que acompañaba a los encuestadores. El punto de muestreo en dirección contraria, dirección Las Palmas fue en la misma autopista a la altura del "Castillo Rojo".
- El Sabinal (4): Las encuestas se realizaron a ambos lados de la calzada en lugar muy próximo al Hospital de Tórax.
- Telde (5): Junto al Estadio Municipal del Hornillo, en la autovía, que sirve de enlace con la autopista G.C.-1 se realizaron las encuestas.
- Aeroclub (6): El Km. 37,5 de la autopista G.C.-1 sirvió de punto de muestreo para la recogida de encuestas.
- Arguineguín (7): El punto escogido fue el Km. 67,5 de la carretera C-812 y el mismo punto en la calzada contraria para la toma de encuestas en sentido opuesto.

Cada una de las estaciones se subdividía en dos, teniendo en cuenta las dos direcciones del tráfico (ida y vuelta).

b. *Los horarios*

Como se pretendía analizar los motivos de desplazamiento y por tanto, los flujos por carretera en las distintas zonas de la isla, el horario elegido es el que

abarca la salida del lugar de residencia y llegada al mismo, luego, este intervalo será el que comprende desde las 7,00 hasta las 21,00 horas.

Esta encuesta realizada en carretera es uno de los elementos que se eligió para estudiar la movilidad geográfica de la población de la isla. El análisis de estos datos determinaría la cuantía de los desplazamientos internos y los motivos de los mismos. Casa, Trabajo, Estudio, Ocio o Turismo, Compras y Otros son por este orden las motivaciones de los desplazamientos. La frecuencia del desplazamiento se establece en cinco valores: diaria, varias veces por semana, semanal, de una a tres veces al mes, rara vez.

B. La encuesta personal

De forma simultánea a la encuesta anterior, se realizó la encuesta basada en la entrevista personal a 1.500 sujetos mayores de edad seleccionados al azar por rutas y hogares, pero controlados por cuotas de sexo, edad, municipio y barrio. El objetivo era indagar los motivos de los desplazamientos fuera del lugar de residencia y el medio de transporte utilizado.

Una vez depuradas las encuestas, 1.473 fueron válidas, lo que significa el 98.2% de las valoradas inicialmente. Los datos personales aportados, teniendo en cuenta el formulario presentado como encuesta fueron (CUADRO X.2): composición por sexo y edades, nivel educativo, procedencia geográfica, tiempo de residencia en el municipio y su relación con la actividad: ocupados, parados e inactivos. De los ocupados se recogieron datos relativos a su condición laboral, profesión u oficio, rama de actividad económica y municipio en el que trabaja, así como información complementaria al desarrollo o no de una segunda actividad, el medio de transporte empleado en el desplazamiento laboral, la frecuencia y la duración media del traslado. Los motivos de los desplazamientos solicitados se agrupaban en: tipo de compra: mensual o semanal, ropa y calzado, vehículo o maquinaria para uso personal o doméstico, material de trabajo o maquinaria para su empresa, electrodomésticos y muebles; asistencia médica: medicina general, analítica, asistencia sanitaria especializada, pediatra; gestiones: asesoramiento legal y ocio: empleo del tiempo libre, espectáculos deportivos, comidas, vacaciones; además se

incluyen preguntas que afectan a otros miembros de la unidad familiar: lugar de estudios de los hijos.

Los puntos de muestreo se distribuyeron en los 21 municipios y en cada uno de ellos se seleccionaron las entidades según criterios de peso demográfico, posición topográfica y distancia con respecto a la capital municipal (CUADRO X.3).

El margen de error previsto, para un cociente de fiabilidad del 95.5%, se estima para el conjunto de la isla del 2.6%, que se amplía ligeramente en la submuestra correspondiente al municipio de Las Palmas de Gran Canaria, que se eleva al 4.2% y se sitúa en el 3.3% en el resto de los municipios de la isla considerados globalmente. Al variar el margen de error inversamente al tamaño de la muestra, éste se amplía a medida que se reduce la escala de análisis espacial; así todo, los flujos de población que se detectan a nivel municipal por este procedimiento son altamente significativos de la dirección e intensidad de los desplazamientos alternantes que tiene lugar entre las distintas áreas de la isla.

2. Estudio intermodal

El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente encarga en 1996 el "Estudio Intermodal de Transportes en Las Palmas de Gran Canaria y su área de influencia", documento que sirvió para la elaboración de la Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana del municipio. Las características técnicas del mismo establecen la necesidad de dividir en territorio municipal en 71 zonas; las fijadas fuera del término municipal son: 3 en Arucas, 1 en Teror, 1 en Santa Brígida y 8 en Telde; las restantes 58 corresponden a Las Palmas de Gran Canaria que se agruparon en 9 sectores: Vegueta, Triana, Arenales, Santa Catalina, Isleta, Schamann, Escaleritas, Tamaraceite y Tafira.

Las especificidades de esta encuesta que van a permitir diagnosticar, posteriormente, el problema de la movilidad de la población son las siguientes:

* Demanda zonal de la movilidad: partiendo de las matrices de movimientos, se determinan: la demanda de movilidad según sectores, la demanda de movilidad según zonas, demanda unitaria de movilidad (movimientos

de origen o destino en el sector cada 1.000 habitantes) y movilidad unitaria (relación entre movimientos asignados al sector y número de habitantes)

* Distribución modal de la movilidad, que ofrece los modos de transporte (mecanizados y no mecanizados) y la movilidad mecanizada (pública y privada).

* Motivos de la movilidad, diferenciado entre la distribución porcentual por sectores, los movimientos asignados al sector, los movimientos con origen y destino en el sector y la movilidad unitaria por motivos (movimientos con origen y destino en el sector cada 1.000 habitantes).

* Movilidad interzonal.

* Tiempos y costes de la movilidad.

* Diagnóstico de la movilidad

Además de los aspectos ya reseñados, el estudio intermodal valora otros aspectos más técnicos, que a pesar de haber sido valorados no se han considerado por la circunscripción exclusiva al término municipal de Las Palmas de Gran Canaria: conectividad, accesibilidad, tráfico, tránsito peatonal y ciclista.

Las diversas encuestas y el estudio intermodal se refieren a espacios distintos; mientras las primeras abarcan todo el territorio insular, el segundo sólo aborda la problemática del municipio capitalino; y también difieren en la fecha de realización. A pesar de esto, mediante la conjugación de los tres se intentará diseccionar los problemas y conflictos que afectan a este sector y realizar un diagnóstico de la movilidad de la población en Gran Canaria incidiendo en las áreas receptoras y deudoras y las causas por las que corresponden a una u otra tipología.

3. Estructura del trabajo

La organización del presente trabajo se ha conformado en cuatro bloques temáticos, a los que precede el introductorio, donde se abordan la conceptualización y definición de la organización territorial, el ámbito de estudio y las metodologías desarrolladas para cada una de las fuentes principales.

En el primer bloque, estructurado en tres capítulos, se aborda la problemática de la distribución espacial de las actividades económicas en el ámbito insular, teniendo como referencia el reparto *tradicional* en sectores de actividad. El primer capítulo se centra en los procesos que limitan la actividad agraria y los principales factores que determinan la producción y el mercado tanto agrícola como ganadero. El segundo plantea las principales dificultades a las que se enfrenta la industria en Gran Canaria, incidiendo especialmente en el tamaño y distribución de sus establecimientos. El tercero se configura teniendo en cuenta la gran relevancia del sector servicios y de cada uno de los subsectores que lo conforman, y de la significación que posee el turismo para la economía insular.

Por tanto, se ha considerado que la organización territorial de este espacio insular está condicionada por el sistema productivo y las peculiaridades de la localización y la distribución de las principales actividades económicas, que permiten evaluar el comportamiento de las distintas áreas y comarcas y a partir de ahí establecer una tipología según su comportamiento: abastecedoras, consumidoras, etc.; sin dejar al margen el análisis de las debilidades de los distintos subsectores, pero haciendo especial hincapié en el diagnóstico de las fortalezas y oportunidades que permitirían modificar la situación actual establecida.

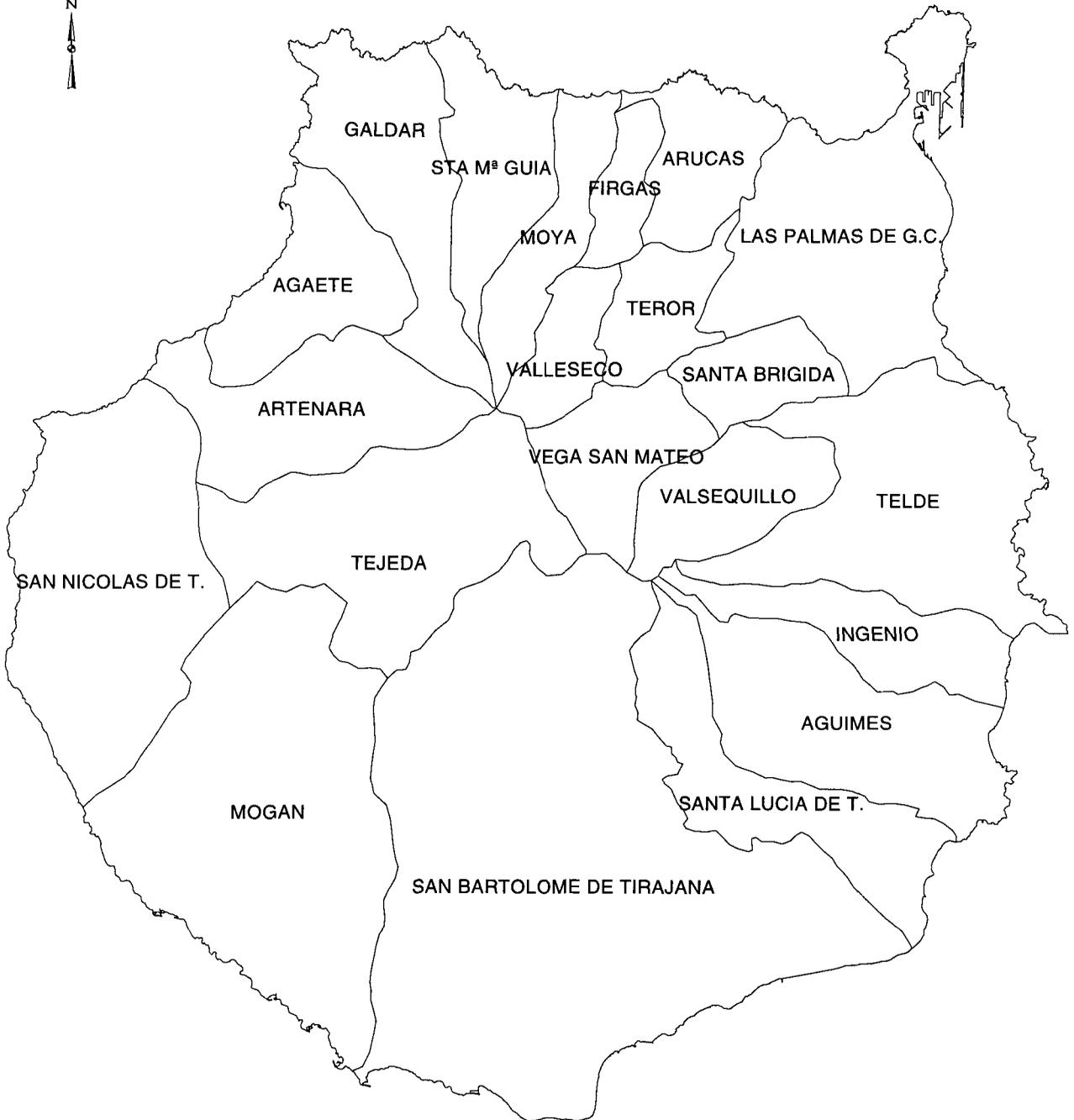
El segundo bloque aborda la problemática demográfica valorando la evolución tanto de la población como del poblamiento desde una triple perspectiva: los municipios, las entidades y las áreas o unidades de poblamiento. En tres capítulos se estructura este bloque; el primero aborda inicialmente las dificultades del análisis demográfico desde la óptica exclusiva de los municipios y plantea la necesidad de estructurar el análisis más acorde con la distribución territorial de la población; posteriormente se determina el proceso diacrónico del comportamiento demográfico municipal, estableciendo la tipología de las distintas dinámicas de la población. El segundo capítulo de este bloque traslada la escala de análisis a las entidades demográficas valorando su comportamiento a lo largo del periodo de estudio. Se entendía que el análisis basado en la unidad municipal no concordaba con la realidad territorial de la distribución demográfica y que el basado en la implantación puntual (las entidades), a pesar de que se valoraba más certeramente, tampoco traslucía la distribución del poblamiento; por eso en el

siguiente capítulo se aborda la problemática de la composición, forma y emplazamiento de las áreas de poblamiento, así como su dinámica demográfica.

El tercer bloque, concretamente el capítulo séptimo, se dedica a la movilidad interna de la población grancanaria basada en el sistema viario y de transporte, por lo que se analiza la red viaria, el sistema de transporte por carretera y la variación del sistema empresarial de transporte público. Por último, se desagregan los condicionantes de la movilidad y se establecen los principales cauces de los flujos pendulares, incidiendo en los motivos de los desplazamientos.

Gran Canaria

Municipios



BLOQUE I

CONCENTRACIÓN Y DESEQUILIBRIO EN LA DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS

I

VIEJAS Y NUEVAS LIMITACIONES A LA ACTIVIDAD AGRARIA

El sector primario se ha visto secularmente afectado por dos limitaciones de orden natural, la escasez de suelo y de agua. La carencia de estos elementos no es el único condicionante; las prácticas agrícolas habituales pueden suponer un importante riesgo para la estabilidad de los suelos productivos: la mala aplicación de aguas depuradas que aportan minerales, el abandono de técnicas como los estercolados o el riego con agua salobre; no está exento tampoco el régimen de propiedad privada del agua que obstaculiza la asignación racional de este recurso. Pero, además, la actividad agraria está en franca competencia con otros usos del suelo y con otras actividades: irremediablemente bajo los procesos edificatorios urbanizadores, las actividades turísticas y la construcción, por ello no es extraño comprobar que los suelos agrícolas de mejor calidad desaparecen. La dimensión de lo urbano domina consustancialmente en la organización territorial y, en consecuencia también, en las áreas de vocación rural. Las relaciones de dominio de la ciudad han convertido al medio rural en un espacio residual en expectativa de urbanización o periurbanización, siendo los conflictos de uso el peligro más serio para su explotación. A los condicionantes anteriores hay que añadir otros que son clásicos en la explicación de estas actividades: las particularidades climáticas y orográficas, la tradicional emigración y la dependencia tecnológica (RODRÍGUEZ MARTÍN, 1981; RODRÍGUEZ BRITO, 1984a; GARCÍA RODRÍGUEZ, 1984; RODRÍGUEZ MARTÍN, 1984; PÉREZ MARRERO, 2000; VERANO TACORONTE, 2000).

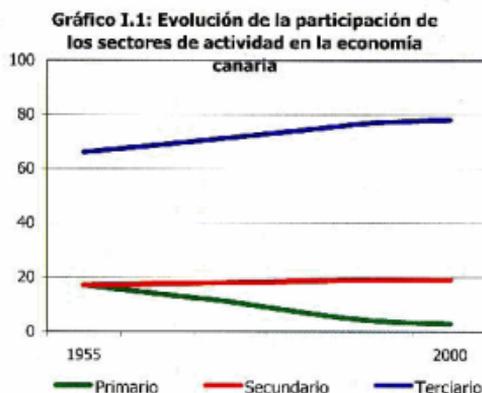
También habría que añadir la falta de financiación y la pérdida de cuota en algunos mercados (RODRÍGUEZ BRITO, W., 1992) por la competencia de otras áreas

geográficas que ofrecen los mismos productos agrícolas a un precio más reducido debido a los menores costes de la mano de obra, agua, etc. y esta situación llevó a la agricultura gran Canaria de forma particular a una situación de crisis profunda que ha requerido un gran esfuerzo de reconversión en los últimos diez o quince años. Además, habría que tener en cuenta que desde la década de los sesenta, Canarias ha experimentado una radical transformación de la estructura productiva que ha significado una sustanciosa reducción de la actividad y de la población activa agrarias (CUADRO I.1 y GRÁFICO I.1) coincidente con la expansión del sector servicios.

CUADRO I.1:
PARTICIPACIÓN DE LOS SECTORES DE ACTIVIDAD
DEL P.I.B. CANARIAS (Valores por 100)

SECTORES DE ACTIVIDAD			
	PRIMARIO	SECUNDARIO	TERCIARIO
1991	4,0	19,2	76,8
1995	4,4	16,3	79,3

FUENTE: ISTAC. Gobierno de Canarias



Cualquiera que sea el valor de la producción agrícola y ganadera en Gran

Canaria, conviene conocer, como para los otros sectores de la actividad, cuál es su estructura. Para ello conviene atender a la agrupación de los subepígrafes del Censo del Impuesto de Actividades Económicas, que se recogen en el CUADRO I.2 y que constituyen la base para el análisis que se realizará del sector.

CUADRO I.2:
TIPOS DE ACTIVIDAD DEL SECTOR PRIMARIO³³

Apicultura	Compraventa de ganado
Explotación de ganado caballar y mular	<i>Explotación extensiva de ganado bovino</i>
<i>Explotación intensiva de ganado bovino de leche</i>	<i>Explotación intensiva de ganado bovino de cebo</i>
<i>Explotación extensiva de ganado ovino</i>	<i>Explotación intensiva de ganado ovino de cría</i>
<i>Explotación intensiva de ganado ovino de cebo</i>	<i>Explotación de ganado caprino</i>
<u>Explotación extensiva de ganado porcino</u>	<i>Explotación intensiva de ganado porcino de cría</i>
<i>Explotación intensiva de ganado porcino de cebo</i>	<i>Explotaciones mixtas</i>
<i>Incubación y venta de polluelos</i>	Exterminio de animales dañinos y desinfección
<i>Otras explotaciones ganaderas</i>	<i>Ponedoras de huevos a partir cuatro meses</i>
<i>Pollos y patos para carnes</i>	Reproductoras de carne
Reproductoras de puesta	<i>Sacrificio y despiece de ganado</i>
<u>Salas de despiece autónomas</u>	Servicios forestales
Servicios agrícolas y ganaderos	

FUENTE: Censo del I.A.E., Cámara de Comercio Industria y Navegación, Las Palmas.

³³ En cursiva se señalan las actividades que figuran sólo en el año 2001 y se han subrayado las que sólo se incluyen en 1994. Las restantes coinciden en ambos años

A. La actividad agrícola: el descenso de las tierras cultivadas y el envejecimiento de la población activa

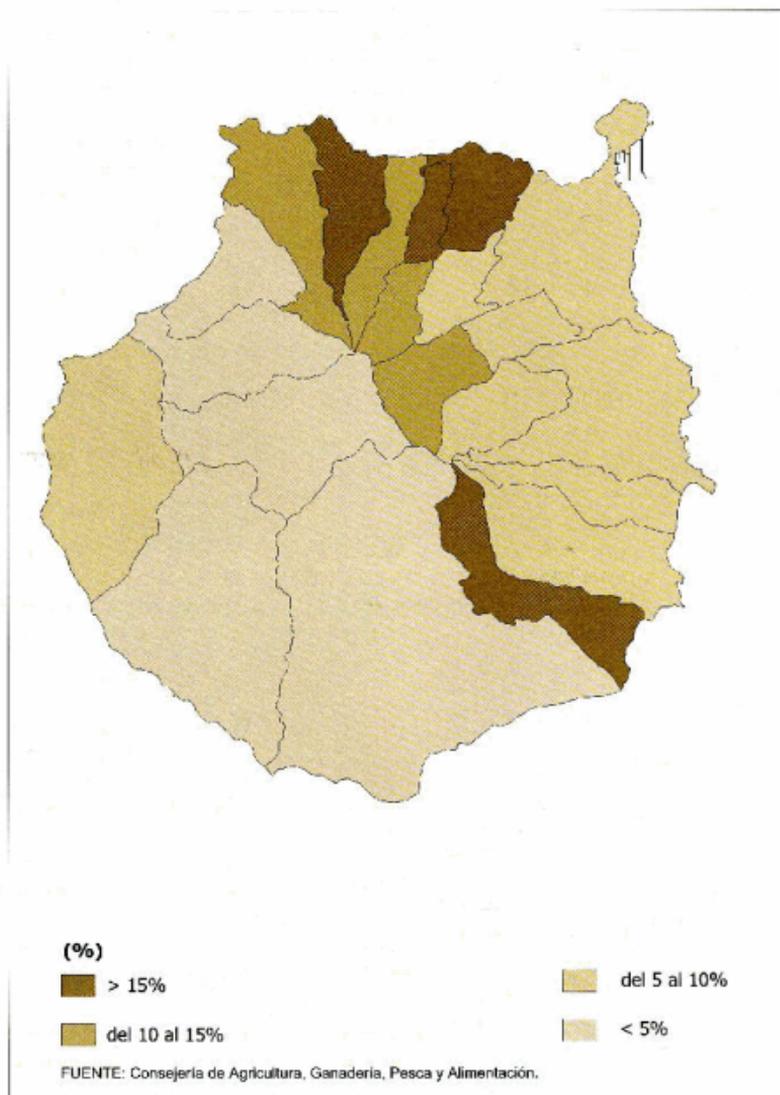
A nivel organizativo, el sector agrícola está caracterizado por la dualidad de la vocación comercial de sus explotaciones: las producciones dedicadas a la exportación y las dedicadas al autoconsumo y al mercado interior, de tal manera que, de forma general, puede decirse que se produce una concentración en las exportadoras, mientras que en las de autoconsumo se tiende hacia la diversificación. Entre ellas se producen sinergias e interacciones, aunque ambas están muy orientadas a la intensificación de la producción abandonando los modelos tradicionales de menores costes ambientales. Esta dualidad a nivel productivo lleva aparejada una diferente gestión empresarial y comercial. Mientras que el sector agrícola orientado al mercado interior presenta un déficit estructural en estos aspectos, la agricultura de exportación dispone de una organización de gestión empresarial y comercial muy consolidada que ha buscado solución a los problemas de este subsector de forma decidida en los ámbitos estatales y de la Unión Europea basando su estrategia en cooperativas, Sociedades Agrarias de Transformación (SAT) y en organizaciones de productores.

La detallada valoración económica de la actividad agrícola en la economía insular requeriría analizar el valor de la producción del sector, su participación en el P.I.B., las características del empleo y la estructura de las explotaciones. Sin embargo, en esta investigación tales magnitudes se emplearán sólo para ilustrar las modificaciones más significativas que experimenta este sector.

Los datos de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación del Gobierno de Canarias permiten estimar la evolución del valor de la producción del sector agrícola en la provincia de Las Palmas. Ésta supone el 40% del valor de la producción agrícola regional y su aportación en el P.I.B. ha ido repuntando algunas décimas desde principios de los años noventa, después del descenso mantenido a mediados de la década anterior (4.0% en 1991 y 4.4% en 1995).

Mapa I.1:

SUPERFICIE CULTIVADA TOTAL POR MUNICIPIOS. GRAN CANARIA, 1999



Pero estos datos no pueden analizarse aisladamente sino en relación con el resto de las actividades y sectores económicos; y es entonces cuando se comprueba que el sector primario ha ido perdiendo peso proporcional en el conjunto de la economía canaria en contraste con otros sectores como el terciario o de subsectores como la construcción, el comercio y los seguros y las instituciones financieras.

El número de actividades censadas en el I.A.E. es muy pequeño sobre todo si se compara con las de los demás sectores económicos. En 1994 sólo un centenar de actividades estaban consideradas como propias del primario. En 2001, el número de actividades se duplica tanto en cifras absolutas como en términos relativos y son 198 empresas las incluidas en el Censo que representaban el 0.3% del total de empresas registradas ese año. La explicación del escaso número censado puede residir en problemas administrativos o en que muchas de las actividades agrícolas y ganaderas están exentas de la declaración según establece la Ley 3/98 Reguladora de las Haciendas Locales a efectos del Impuesto

Siete años más tarde, en 2001, las actividades en este sector se duplican tanto en cifras absolutas como en términos relativos y ahora son 198 empresas las incluidas en el Censo que representaban el 0.3% del total de empresas registradas ese año. Y la mayor parte de ellas se localiza en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria; en 1994 eran el 31.7% de todas las de la isla y en 2001 el 35.4%, concentración empresarial que, como en el caso de otros sectores de la actividad, guarda relación con la localización del domicilio o de la sede social y no con la del establecimiento. Ni la superficie cultivada, ni las condiciones climáticas, edáficas y topográficas, puede explicar tal número de empresas en este municipio.

Resulta, sin embargo, llamativo que municipios de tradición agraria no ofrezcan un grado similar de concentración de estas actividades; así, Santa Brígida y Vega de San Mateo no declaran actividades en 1994, y en Artenara y Valsequillo tan sólo se registra una empresa en cada uno de ellos. En Arucas solamente aparecen diez empresas, de las que cuatro son explotaciones de pollos y patos para carnes situadas en Bañaderos y en El Angostillo.

La explicación a esta ausencia de empresas es difícil de precisar aunque puede apuntarse que el empresario combine varias actividades o posea más de una empresa y no sea la agrícola la que elija para darse de alta, de ahí que se apunte los problemas administrativos. La situación en 2001 es más o menos similar y los ejemplos pueden ser reveladores; Santa Brígida y Artenara, a pesar de su tradición, no declaran actividades primarias. En cualquier caso el incremento a nivel insular ha sido espectacular; y mucho mayor en los municipios sureños de Agüimes, San Bartolomé de Tirajana, Santa Lucía de Tirajana y Telde. Mientras que en el resto de los términos insulares las actividades primarias mantienen más un carácter residual (MAPA I.2).

En diciembre de 2001 la superficie cultivada en Gran Canaria era de 8.381 Ha. de las que 7.367 estaban dedicadas al regadío (CUADRO I.3). Los cultivos que más superficie dedican, por orden de importancia, destacando sobre los demás, son el plátano y el tomate de exportación, algo más del 42% de toda la tierra cultivada de la isla. Las papas, los frutales y los cultivos forrajeros le siguen en cantidad pero los tres juntos no alcanzan la superficie que se dedica al plátano. El valor de las producciones agrarias supera en la provincia los 282 millones de euros,

de los que casi 220 millones de euros corresponde al subsector agrícola (el 45% al tomate y el 18% a plantas ornamentales y frutales (CUADRO I.4) y más de 13.5 millones al ganadero.



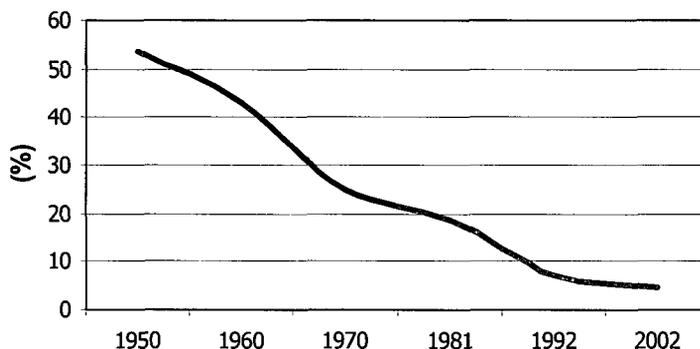
FOTO I.1: Inmigrantes en los Invernaderos de Vecindario. (C. Moreno)

Pero más allá de estos datos hay un conjunto de elementos de tipo económico y social que no pueden dejar de tratarse; por ello, como más adelante se verá, ha sido necesario recurrir a otras fuentes y a la bibliografía especializada.

Ayudan a comprender las características del sector agrario en Gran Canaria los siguientes extremos. Primero, el sector agrario tiene un déficit de capital

humano, tanto en términos cualitativos como cuantitativos, basado en la existencia de mejores oportunidades salariales en otros sectores, las duras condiciones laborales así como la incertidumbre económica; y es, en general, una fuente de empleo para una población de escasa cualificación que o bien no puede o bien no tiene posibilidad de acceder a otros empleos derivado del escaso nivel profesional. En el año 2000 el número de trabajadores agrícolas en Canarias era de 34.720³⁴ de los que el 40%, es decir 13.878, estaban en Gran Canaria; y en los últimos años, con las crisis surgidas en los países del norte de África y algunos latinoamericanos, este sector es también destino laboral para la población inmigrante extranjera, que ocupa los puestos de trabajo que la población autóctona no desea (DOMÍNGUEZ et al, 2001), bien sea por la precariedad de los salarios, bien por las condiciones propias del trabajo o por la preferencia de trabajar en otros sectores económicos.

**GRÁFICO I.2:
EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN ACTIVA AGRARIA**



En segundo lugar, la vinculación de la agricultura con algunas infraestructuras y otros sectores o subsectores de actividad es evidente; mantiene una estrecha relación con el puerto (VERANO, 2000), a través de los productos agrícolas de exportación tradicional, además de los que abastecen el mercado propio de las islas; con el aeropuerto, con las plantas empaquetadoras, y con la fabricación de cartones con las que mantiene una interdependencia.

³⁴ Encuesta de Población Activa, ISTAC.

CUADRO I.3:
SUPERFICIE CULTIVADA, GRAN CANARIA, 2001

CULTIVOS	Secano	Regadío	Total
	(Ha)	(Ha)	(Ha)
Cereales	---	46,0	46,0
Leguminosas Grano	2,0	27,0	29,0
Papas	153,0	844,0	997,0
Otros Tubérculos	---	6,0	6,0
Cultivos Industriales	---	22,0	22,0
Flor Cortada	---	96,0	96,0
Ornamentales y Esquejes	---	140,0	140,0
Cultivos Forrajeros y Pastos	342,0	76,0	418,0
Tomate Exportación	---	1.759,0	1.759,0
Tomate Local	---	215,0	215,0
Pepino	---	119,0	119,0
Pimiento	---	72,0	72,0
Judía Verde	---	130,0	130,0
Cebolla	---	44,0	44,0
Fresa y Fresón	---	24,0	24,0
Berros	---	43,0	43,0
Col	---	83,0	83,0
Lechuga	---	143,0	143,0
Melón	---	10,0	10,0
Calabacín	---	233,0	233,0
Zanahoria	---	62,0	62,0
Otras Hortalizas	1,0	287,0	288,0
Naranja	---	383,0	383,0
Otros Cítricos	---	114,0	114,0
Plátano	---	1.843,0	1.843,0
Aguacate	---	64,0	64,0
Papaya	---	44,0	44,0
Mango	---	52,0	52,0
Piña Tropical	---	---	---
Otros Frutales	144,0	324,0	468,0
Viñedo	365,0	22,0	387,0
Otros	7,0	40,0	47,0
Totales	1.014,0	7.367,0	8.381,0

Fuente: Servicio de Estadística. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación

Nota: Las superficies de frutales corresponden a plantaciones regulares y no se incluyen árboles diseminados

CUADRO I.4.
VALOR DE LAS PRODUCCIONES AGRARIAS (MILES DE PTS). CANARIAS 2001.

	Las Palmas	Santa Cruz de Tenerife	Canarias	%
Subsector Agrícola	33.917.608	47.319.749	81.237.357	71,97
Plátano	3.415.427	13.195.844	16.611.272	14,72
Tomate	14.467.897	8.477.081	22.944.978	20,33
Papas	1.371.792	4.808.337	6.180.129	5,48
Ornamentales y flores	5.369.559	6.975.968	12.345.527	10,94
Frutas	2.252.794	4.791.322	7.044.115	6,24
Viñedo	316.516	4.271.694	4.588.210	4,06
Otros	6.723.623	4.799.502	11.523.125	10,21
Subsector Ganadero	13.572.793	18.065.931	31.638.724	28,03
Carne	5.288.849	6.516.447	11.805.297	10,46
Leche	4.988.274	4.222.767	9.211.041	8,16
Huevos	2.302.899	5.083.863	7.386.762	6,54
Otros	992.771	2.242.854	3.235.625	2,87
Total	47.490.401	65.385.681	112.876.082	100

Fuente: Servicio de Estadística. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación

Tercero, las consecuencias económicas en el sector agrícola debidas a los cambios institucionales han sido notables. Las Islas Canarias quedan fuera de la Unión Aduanera y del FEOGA-Garantía cuando España se incorpora a la CEE, impeliendo un cambio en el status jurídico; sobre todo del plátano canario, de tal manera que no se aseguraba el mecanismo de reserva del mercado español. En la actualidad las Islas Canarias están al abrigo del nuevo POSEICAN que les va a permitir, además de mantener las especificidades desde el punto de vista agrícola, la inclusión de medidas específicas para la comercialización del tomate canario.

En cuarto lugar, la evolución de la superficie cultivada en Gran Canaria entre 1995 y 2001 (CUADRO I.5) muestra un retroceso de casi 1.000 Ha., debido principalmente al descenso de más de 1.200 Ha. en pepinos dedicados a la exportación, así como de naranjas, cítricos y otras hortalizas. A pesar de este descenso global, se ha producido simultáneamente el incremento de la superficie cultivada de productos como el plátano, y sobre todo, de plantas ornamentales y esquejes, que ha triplicado su dedicación agrícola. Otras, como la papa, los cultivos forrajeros, los berros y los árboles frutales (papayo y aguacate) se han mantenido

estables en estos años. Y puesto que la superficie cultivada actual y su evolución varían sensiblemente entre municipios y según tipos de cultivos³⁵ (CUADRO I.6) el reparto espacial de las empresas de este sector muestra también una desigual distribución geográfica. Gáldar y Santa Lucía de Tirajana son en la actualidad los municipios con mayor número de Ha. de superficie cultivada. El primero, en la vertiente de barlovento, por su especialización en el plátano, en la papa y en hortalizas; la franja costera del segundo, en la vertiente de sotavento, es dominio del tomate, de hortalizas y de otros cultivos. Pero la evolución de la superficie, desde principios de los años noventa hasta hoy, tanto en el conjunto insular como por municipios, no ha seguido el mismo ritmo, ni la misma dinámica. Tejeda ha sido el municipio donde se ha incrementado más, en términos porcentuales, la superficie cultivada (CUADRO I.7) sobre todo en su dedicación a plátanos y frutales³⁶. También lo hacen Vega de San Mateo, Santa María de Guía, Valsequillo y Valleseco. En el extremo opuesto está Agaete, cuya superficie cultivada ha descendido a casi la mitad, a causa de la reducción de los principales cultivos de exportación, plátanos y tomates, además de la de otros cultivos. Agüímes, Ingenio, Las Palmas de Gran Canaria y San Bartolomé de Tirajana también han visto reducir la superficie total de sus tierras cultivadas. En casi todos ellos, la superficie disminuye en todos los cultivos.

Quinto, la edad media de la población dedicada a la actividad agraria es muy alta. En Canarias, en 1998, más del 50% de los responsables de las explotaciones superaban los 50 años³⁷; las consecuencias directas de este hecho son, por una parte, la ausencia de relevo generacional y, por otra, la pérdida del horizonte de sustitución, además de la imposibilidad de mantener las explotaciones o de poner en marcha otras nuevas.

³⁵ Formularios de Superficies cultivadas por cultivos agrícolas. Servicio de Estadística de la Consejería de Agricultura Pesca y Alimentación. Gobierno de Canarias.

³⁶ Tejeda se ha visto favorecida por las ayudas del programa LEADER en la recuperación del cultivo del almendro.

³⁷ Fuente: Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1998.

CUADRO I.5:
EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE DE CULTIVOS (Ha).GRAN CANARIA.

	1995	1999	2000	2001
Cereales	34	42	49	46
Leguminosas Grano	7	22	37	29
Papas	966	1.100	1.251	997
Otros Tubérculos	3	2	6	6
Cultivos Industriales	35	8	12	22
Flor Cortada	58	85	98	96
Plantas Ornamentales y Esquejes	51	134	118	140
Cultivos Forrajeros	400	669	579	418
Tomate Exportación	2.920	2.307	1.668	1.759
Tomate Local	195	160	106	215
Pepino	148	193	103	119
Pimiento	115	45	71	72
Judía Verde	160	135	152	130
Cebolla	35	55	52	44
Fresa y fresón		24	29	24
Berros	50	25	39	43
Col	52	96	99	83
Lechuga	175	119	115	143
Melón	20	7	11	10
Calabacín	140	196	180	233
Zanahoria	52	67	68	62
Otras Hortalizas	540	303	375,5	288
Naranja	590	376	449	383
Otros Cítricos	130	123	155	114
Plátano	1.367	1.598	1.620	1.843
Aguacate	60	78	78	64
Papaya	44	53	37	44
Mango	28	37	47	52
Piña Tropical		1	0	
Otros Frutales	362	614	560	468
Viñedo	332	301	307	387
Otros	0	25	43	47
Total	9.069	9.000	8.514,5	8.381

FUENTE: Servicio de Estadística. Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación.

CUADRO I.6:
SUPERFICIE CULTIVADA (Ha) POR TIPO DE CULTIVO Y MUNICIPIOS, 1991 Y 1996

	PAPAS		PLÁTANOS		TOMATES		RESTO HORTALIZAS		FRUTALES		VIÑEDOS		FLORES Y PLANTAS		OTROS		TOTAL	
	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996
AGAETE	15	23	2		60	8	11	11	29	36					23		140	78
AGÜIMES	18	20			250	271	309	152	29	16	4	6	3		33	52	646	517
ARTENARA	21	34					8	10	9	38		4			93	93	131	179
ARUCAS	20	79	300	250	1	2	24	27	57	74			11	11	19	68	432	511
FIRGAS	55	82	70	72		3	20	32	43	54					36	63	224	306
GÁLDAR	102	118	700	700	80	45	117	221	41	15	1	1	28	19	67	35	1.136	1.154
INGENIO	34	14	1	1	45	45	88	85	7	10					31	34	206	189
LAS PALMAS G.G	265	190	450	200	130	100	140	99	23	110	110	90	17	17	74	69	1209	875
MOGÁN	4	23	40	40		5	51	23	49	78				5	2	20	146	194
MOYA	79	128	60	72	3	6	40	27	44	74				1	129	99	355	407
S. BARTOLOMÉ T.	50	47	5	5	680	560	111	118	217	204	5	7	1		102	42	1.171	983
SAN NICOLÁS T.	23	12	8	6	530	370	86	53	37	85	27	3	1	5		27	712	561
SANTA BRÍGIDA	280	285			8	8	60	70	33	35	202	202	4		20	20	607	620
SANTA LUCÍA T.	25	30	1	1	700	615	248	230	81	82	2	1	4	5	71	98	1.132	1.062
SANTA Mª GUÍA	129	217	350	322	5	10	178	161	35	29			42	26	35	164	774	929
TEJEDA	160	172		35	2	1	24	33	38	367	2	5			18	21	244	634
TELDE	29	110	70	1	230	230	404	334	175	179	3	3	29	24	36	56	976	937
TEROR	290	215			2	3	43	3	76	39			1	1	67	163	479	424
VALSEQUILLO	62	148			6	6	46	49	29	30		3	15	15	17	9	175	260
VALLESECO	134	141			2	2	10	25	48	87		2		1	202	225	396	483
VEGA SAN MATEO	255	395			20	10	102	67	137	176	13	12		1	80	87	607	748
GRAN CANARIA	2.050	2.483	2.057	1.705	2.754	2.300	2.120	1.830	1.237	1.818	369	348	156	131	1.155	1.418	11.898	12.033

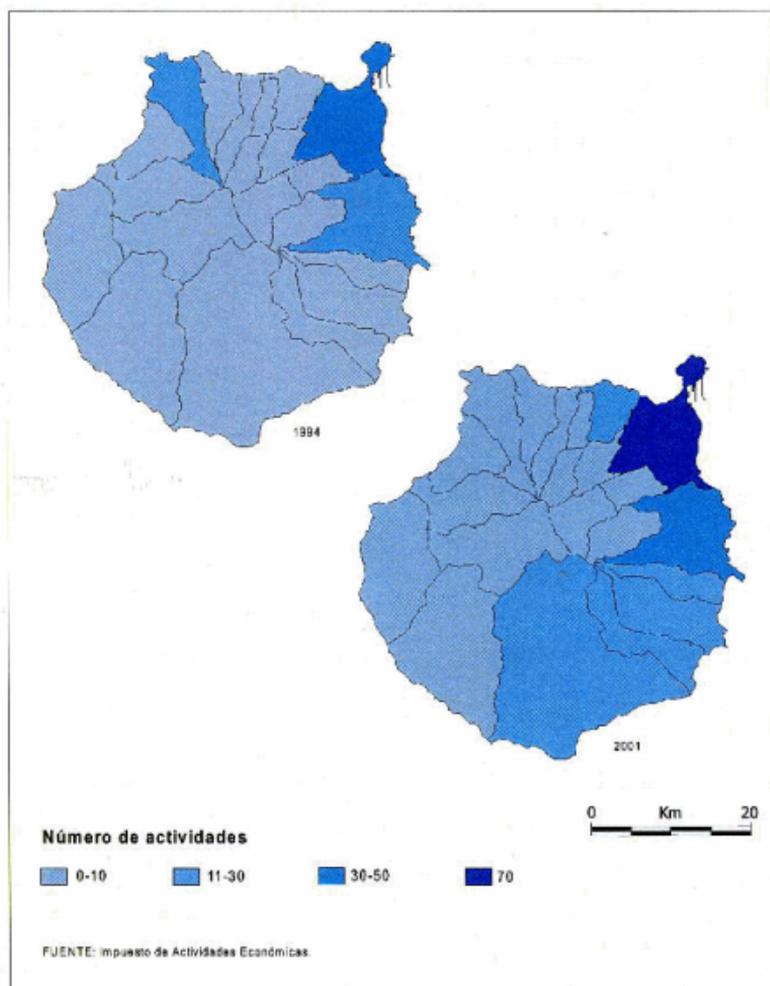
FUENTE: Servicio de Estadística. Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación. Gobierno de Canarias, 1997.

CUADRO I.7**VARIACIÓN DE LA SUPERFICIE CULTIVADA (HA) POR MUNICIPIOS ENTRE 1991 y 1997.**

	PAPAS	PLÁTANOS	TOMATES	OTRAS HORTALIZAS	FRUTALES	VIÑEDOS	FLORES Y PLANTAS	OTROS CULTIVOS	TOTAL
AGAETE	53,33	-100,00	-86,67	0,00	24,14			-100,00	-44,29
AGÜIMES	11,11		8,40	-50,81	-44,83	50,00	-100,00	57,58	-19,97
ARTENARA	61,90			25,00	322,22			0,00	36,64
ARUCAS	295,00	-16,67	100,00	12,50	29,82		0,00	257,89	18,29
FIRGAS	49,09	2,86	200,00	60,00	25,58			75,00	36,61
GÁLDAR	15,69	0,00	-43,75	88,89	-63,41	0,00	-32,14	-47,76	1,58
INGENIO	-58,82	0,00	0,00	-3,41	42,86			9,68	-8,25
LAS PALMAS G.G	-28,30	-55,56	-23,08	-29,29	378,26	-18,18	0,00	-6,76	-27,63
MOGÁN	475,00	0,00		-54,90	59,18			900,00	32,88
MOYA	62,03	20,00	100,00	-32,50	68,18			-23,26	14,65
S. BARTOLOMÉ T.	-6,00	0,00	-17,65	6,31	-5,99	40,00	-100,00	-58,82	-16,05
SAN NICOLÁS T.	-47,83	-25,00	-30,19	-38,37	129,73	-88,89	400,00		-21,21
SANTA BRÍGIDA	1,79		0,00	16,67	6,06	0,00	-100,00	0,00	2,14
SANTA LUCÍA T.	20,00	0,00	-12,14	-7,26	1,23	-50,00	25,00	38,03	-6,18
SANTA M ^a GUÍA	68,22	-8,00	100,00	-9,55	-17,14		-38,10	368,57	20,03
TEJEDA	7,50	3400,00	-50,00	37,50	865,79	150,00		16,67	159,84
TELDE	279,31	-98,57	0,00	-17,33	2,29	0,00	-17,24	55,56	-4,00
TEROR	-25,86		50,00	-93,02	-48,68		0,00	143,28	-11,48
VALSEQUILLO	138,71		0,00	6,52	3,45		0,00	-47,06	48,57
VALLESECO	5,22		0,00	150,00	81,25			11,39	21,97
VEGA SAN MATEO	54,90		-50,00	-34,31	28,47	-7,69		8,75	23,23
GRAN CANARIA	21,12	-17,11	-16,49	-13,68	46,97	-5,69	-16,03	22,77	1,13

FUENTE: Servicio de Estadística. Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación. Gobierno de Canarias, 1998.

**MAPA I.2:
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE ACTIVIDADES PRIMARIAS**



Sexto, la población dedicada al sector agrícola, es difícilmente cuantificable; la dedicación a tiempo parcial, la importancia del trabajo de la mujer, que ronda el 36% del total generado en la explotación³⁸ y que, paradójicamente, se considera como una aportación *informal* por la compatibilidad con el trabajo en la casa y la tradicional invisibilidad del trabajo femenino que no se traduce en derechos sociolaborales; el trabajo en el negocio familiar y el que no sea la agricultura la dedicación principal, dificulta la posibilidad de averiguar el número de personas dedicadas a esta actividad ya que muy pocas fuentes contemplan las peculiaridades reseñadas³⁹. El CES a través de la Encuesta de Población Activa del INE valora el número de activos y ocupados en el sector primario, en la provincia de Las Palmas en 1999 en 21.051 y 19.661 respectivamente.

Por último, el espacio rural que sufrió un fuerte trasvase de población del campo a la ciudad y produjo un importante despoblamiento, se ve ahora sometido por la tendencia expansionista de los procesos urbanos; de tal manera que el tejido rural padece los conflictos de los procesos urbanos trasladados fuera de su entorno.

1. La evolución de los principales cultivos de exportación.

Las explotaciones dedicadas a la exportación se caracterizan por la elevada especialización en monocultivos y la orientación preferente a los mercados exteriores, a la vez que es escasa la dedicación al abastecimiento del mercado interior. Además, es un subsector con mejor estructura productiva y comercial, lo que se traduce en la mayor profesionalización de sus trabajadores y en la mayor rentabilidad de sus explotaciones. Pero en este subsector conviven explotaciones de diverso tamaño, rentabilidad, origen y evolución, a la vez que es variado su modo de producción y de comercialización.

³⁸ Plan de Desarrollo Rural de Gran Canaria, 2002.

³⁹ Se ha tomado como agricultor *a tiempo parcial* a aquel que tiene como dedicación principal otra actividad lucrativa (no la propia de la explotación) que ocupa un lugar principal en su economía.

Remontarnos a la historia reciente, y no tan reciente, de la agricultura y de los cultivos canarios, no es nuestra finalidad, cuando ya se ha realizado tanto por distintos especialistas RODRÍGUEZ BRITO, MARTÍN RUIZ, PÉREZ MARRERO, PÉREZ GARCÍA, MACÍAS, RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, etc. Por eso, sólo vamos a realizar una breve introducción.

Las primeras plantaciones de plátanos se localizaron en los valles del norte de la isla a finales del siglo XIX impulsadas por los británicos Elder y Dempster y se apoyaron en el Puerto de La Luz para el comercio agrícola exterior, como sus compatriotas, de plátanos, tomates y papas. El tomate incrementa su participación en la economía agrícola insular entre la década de los ochenta del siglo XIX y el final de la Guerra Civil, e incorpora durante estos años una gran superficie agrícola dedicada a este producto en Telde, conviviendo inicialmente con el plátano; más tarde, se desplazará hacia el sur por las tierras litorales de Ingenio, Agüimes, Santa Lucía de Tirajana y San Bartolomé de Tirajana (MORALES y SANTANA, 2003).

El mayor volumen de exportaciones de plátanos con Inglaterra se alcanzó en el período de entreguerras con el envío de unas 226.000 toneladas pero, entonces, la estructura productiva se diferenciaba significativamente de la del período inicial, puesto que desde los primeros años se incorporaron al negocio frutero y de la exportación muchos propietarios locales.

Y así como las plataneras constituían el paisaje agrario dominante del litoral septentrional, el tomate se trasladó hacia el sotavento; y, mientras, la papa competía, en el terrazgo fragmentado y minifundista, con otros cultivos de medianías, sobre todo en la vertiente de barlovento.

Cuando en los años treinta del pasado siglo las mejoras técnicas, sobre todo en navegación, desplazaron a Canarias de su situación estratégica y privilegiada en el comercio exterior, las islas ya no resultaron tan atractivas para los británicos⁴⁰. Entonces, la producción, sobre todo la de la platanera, tuvo que competir con la producción más barata de los países americanos y africanos cuya

⁴⁰ QUINTANA NAVARRO, J.F. (1992): "Los intereses británicos en Canarias en los años treinta: una aproximación", *Revista Vegueta*, nº 0, pp. 149-172..

mano de obra gravaba menos el producto y reducía la intermediación. El papel de la burguesía local fue importante; se reveló contra el dominio británico que controlaba desde el cultivo hasta la comercialización del producto y llegó a suplantar ese dominio y a ejercer su intervención mediante el incremento de intermediarios locales. Así surgieron algunas empresas, que basándose en el antibritanismo, mantuvieron una estructura del sector más interesada en la intermediación que en la producción (RODRÍGUEZ BRITO, 1986).

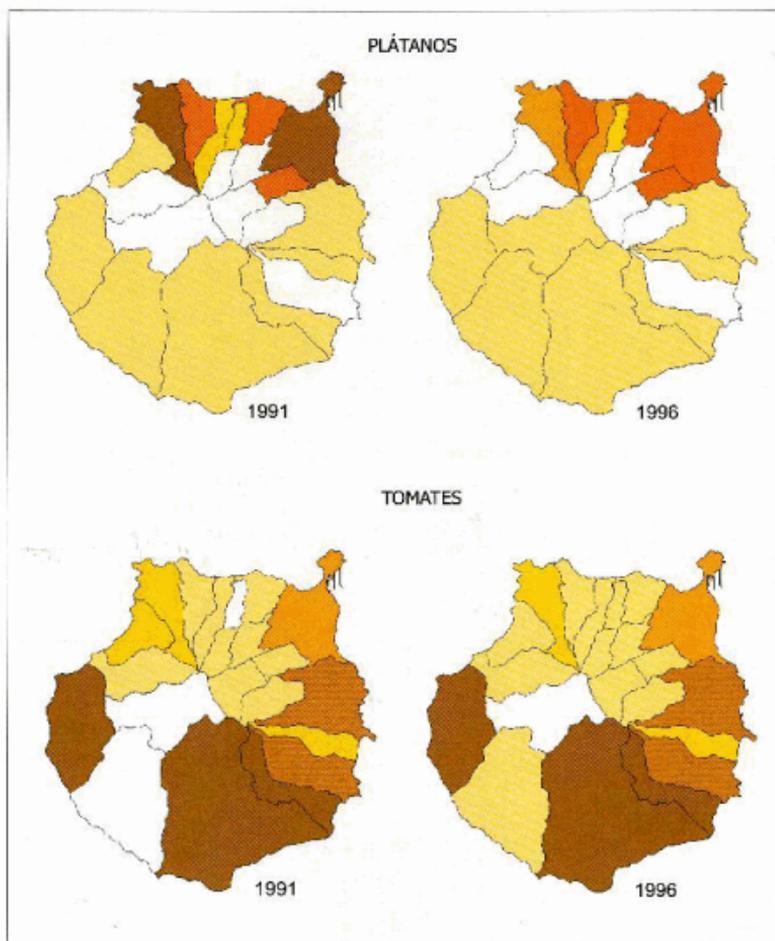
En los años sesenta del siglo XX se consolida esta situación, pero los mercados españoles son el principal destino de plátanos, habiendo cambiado radicalmente el ámbito geográfico de exportación de esta fruta. Esta nueva coyuntura guarda relación con los costes de producción y de transporte, con los aranceles de los países productores de bananas y con las subvenciones comunitarias a los productores plataneros. El principal cultivo de exportación en Gran Canaria es el tomate, le sigue el plátano y las flores y plantas ornamentales.

a. El mercado actual del plátano y del tomate

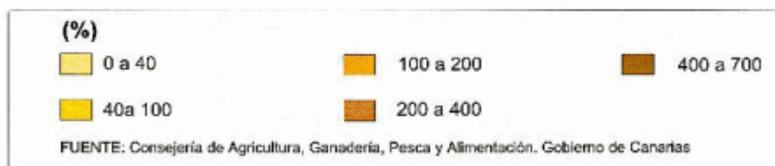
Los cambios institucionales y en particular, la adhesión de Canarias a la C.E.E, mediante condiciones especiales, concluyeron con el apoyo a la reestructuración de la producción de los cultivos de exportación que fue aprovechado por los productores plataneros para introducir grandes modificaciones en la producción y la comercialización platanera, con lo que incrementaron la productividad y los beneficios. Las mejoras están relacionadas con el cambio a variedades más productivas, y con la mejora, tanto de los sistemas de riego como de las técnicas de empaquetado y maduración (PÉREZ MARRERO, 2000).

La Organización Común del Mercado, marco institucional en el que se inscriben los intercambios comerciales en la Unión Europea, protege las producciones comunitarias de plátanos y tomates de las importaciones mediante la aplicación de un arancel a terceros países y una exención a las importaciones procedentes de los países de la ACP. Canarias, en el caso del cultivo del plátano, en comparación con los países que compiten por el mercado comunitario, es el

MAPA I.3:
EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE CULTIVADA



LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



productor más caro de todos, por lo que la OCM estableció el máximo de la producción en 420.000 toneladas/año de plátanos, para poder beneficiarse simultáneamente de las ayudas compensatorias por la pérdida de rentas; pero el dictamen del Comité de Arbitraje de la Organización Mundial de Comercio de 1999 reabre la incertidumbre sobre las ayudas del plátano comunitario y la desaparición de los contingentes⁴¹. Con todo, la aplicación de la OCM, se percibe como una limitación al cultivo del plátano y como una forma para que los beneficios deriven, en buena parte hacia los grandes cultivadores.

Canarias, desde la adhesión española a la C.E.E., ha pasado por numerosas vicisitudes en el marco de referencia en lo que a sus productos agrícolas se refiere. El proceso ha sido muy largo; en 1986 Canarias quedó fuera de la Unión Aduanera y del FEOGA-Garantía y, no consiguió la integración plena hasta el año 1991, con un régimen transitorio específico, hasta la reforma del programa de opciones específicas de las Islas Canarias POSEICAN agrícola, y la revisión al alza de la tasa de intervención de las regiones ultraperiféricas en los fondos estructurales a favor de las PYMES y de las explotaciones agrarias en el año 2000. El nuevo POSEICAN supuso no sólo el mantenimiento de las especificidades desde el punto de vista agrícola para las regiones ultraperiféricas de la UE sino también un incremento presupuestario para el año 2001 y la inclusión de medidas específicas destinadas a la comercialización del tomate canario con un presupuesto anual de 2,2 millones de euros que se obtendrán mediante la supresión de las ayudas a la importación de los vinos envasados y a granel. Aunque todos ellos han influido e influyen favorablemente en la agricultura canaria, en especial en los productos de exportación, la adaptación a un mundo cada vez más globalizado exige la superación de una serie de obstáculos de carácter estructural que frenan su desarrollo.

La atomización de las explotaciones y el envejecimiento de la población agraria ya señalado (el 53% supera los 55 años⁴²) "*constituyen una desventaja*

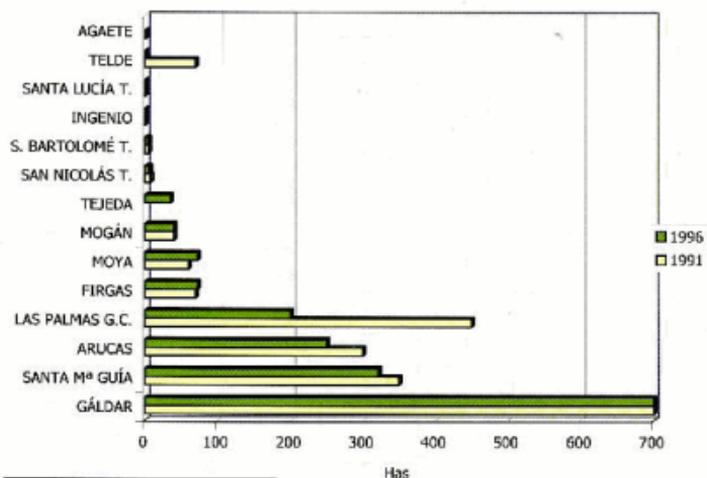
⁴¹ PÉREZ MARRERO, L.M. (2000): **El plátano canario en su contexto internacional. Su historia agrocomercial**. Edit. ASPROCAN. Las Palmas de Gran Canaria.

⁴² Informe Anual 2001, CES. pág 305.

estructural en importantes subsectores de la agricultura canaria como por ejemplo el plátano⁴³ que, unido al alto precio de la tierra, a su consideración como activo inmobiliario y a las continuas presiones de los nuevos competidores con precios más baratos, convierten a la producción agrícola de exportación, en Canarias, en una actividad tendente a la decadencia.

El plátano canario tiene una fuerte presencia en el mercado español que supone un 87.6 % del que se consume, y su crecimiento entre 1995 y 2000 se aproxima al 5%, mientras que la presencia en el mercado extranjero casi no tiene importancia. Los problemas climatológicos, persistencia de calimas y vientos fuertes y las dificultades para acceder a los mercados europeos por el incremento de la oferta marroquí, son los factores que explican la notable reducción de producción de plátanos y tomates en el año 1999 en Canarias; reducción que también se aprecia en otros cultivos de exportación como el pepino y el pimiento⁴⁴; mientras que el resto de los años ha tenido una variación muy positiva (en torno al 20%).

GRÁFICO I.3:
EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE CULTIVADA DE PLÁTANOS. GRAN CANARIA



⁴³ *Ibidem*, pág. 308.

⁴⁴ La producción de tomate y plátano se redujo un 18.3% frente a la de 1998 y la de pepino y de pimiento un 14.6%.

Las exportaciones de plátanos desde Gran Canaria en el año 2000 suponen un 18.5% del total regional y participa con el envío de algo más de 60.000 toneladas. La tendencia negativa que se venía registrando en el número de hectáreas cultivada de plátanos en Canarias y, en especial en Gran Canaria, hasta la entrada en vigor de la OCM se ha modificado recientemente y de las 1.200 Ha cultivadas en 1993 se ha pasado a 1.843 Ha en 2001. Pero los cambios recientes en el subsector platanero no sólo se reflejan en el incremento de la superficie cultivada insular, sino también en la introducción de cambios en las técnicas de maduración, empaquetado, transporte y distribución, para mejorar la calidad del producto, y en la modificación de las variedades por su mejor adaptación a la altitud y mayor productividad (PÉREZ MARRERO, 2000).

De las casi 9.000 Ha. de superficie agraria registradas en el Censo realizado por la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación en 2001, poco menos de 600 Ha, se localizan en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, de las que 311 de ellas se dedican a cultivos leñosos y 288 a los herbáceos. El más importante de los cultivos sigue siendo, como viene ocurriendo desde principios del siglo XX, el plátano. Anteriormente éste caracterizaba el paisaje de la Vega de San José pero ahora las 178 Ha. dedicadas a este cultivo se encuentran al abrigo de los barrancos del municipio, especialmente en los Barrancos de Guiniguada, Tamaraceite, San Lorenzo y Tenoya. Tal y como puede apreciarse en las fotos siguientes, el paisaje de la platanera en Las Palmas de Gran Canaria, tiene un carácter relictual.



Fotos I.2. Agricultura residual en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria.

La producción del tomate ha tenido una evolución e implantación muy diferenciada a la del plátano. La escasez y salinidad de las aguas ha condicionado

el tipo de cultivo que se ha localizado en algunas tierras; el tomate, menos exigente en calidad y cantidad de agua que los cultivos de huerta, ha sido la especie vegetal que mejor se ha adaptado a otras condiciones, favorecido también porque su cultivo, en invierno, coincide con la época de mayores precipitaciones y menor evapotranspiración. Tradicionalmente ha sido un cultivo sometido a continuas presiones en los mercados a causa de la competencia con producciones de otros orígenes. En la actualidad esas presiones se han incrementado por los acuerdos preferenciales que mantiene la Unión Europea con terceros países, permitiendo que determinados productos se comercialicen en el territorio comunitario a precios inferiores que los canarios; así, el tomate canario se ve perjudicado por la coincidencia temporal de alguno de estos países, en especial con Marruecos. La integración plena en la Unión Europea elimina la contingentación a la producción del tomate, lo que posibilita al agricultor exportar según sus condiciones de producción, pero la escasa competitividad frente a los productores del Magreb dificulta la competencia por la vía del precio. Estos acuerdos perjudican gravemente a este subsector exportador, por lo que es necesaria la negociación de la limitación de las importaciones de esos países y el control de la vulneración de esos acuerdos, para evitar la competencia desleal, y continuar con las inversiones en el sector (semillas, sistema de riego, adecuación en invernaderos, etc.) con las que seguir incrementando la calidad y la productividad, sin olvidar que el aumento de la calidad del producto, la mejora de la producción y la comercialización apoyadas por las administraciones y desde el propio sector, es la vía más apropiada para mejorar la competitividad; vía que sólo será efectiva si las acciones emprendidas se realizan de forma coordinada y en común.

Así mismo, el tomate canario tiene que competir en el mercado nacional con las producciones peninsulares de Alicante, Almería y Murcia, por lo que casi el 98% de su producción se destina a los mercados extranjeros. En Gran Canaria, el tomate es un cultivo tradicional y según datos de 1999, el 68.8% de la superficie cultivada en la región se encuentra en esta isla; pero en todas las islas se cultiva, aunque con diferente significación. La evolución de la superficie cultivada dedicada al tomate entre 1991 y 2000 ha sido negativa en Canarias, al pasar de 3.940 Ha a



Foto I.3: Los Giles, ubicación tradicional del tomate en la fachada de barlovento

3.229 Ha, de las que en la actualidad hay 2.074 Ha en Gran Canaria; es el proceso de modernización en los métodos y técnicas del cultivo en la última década lo que ha contribuido a incrementar sus rendimientos⁴⁵. Pero entre 1991 y 1997 las hectáreas dedicadas al tomate en Gran Canaria han descendido en

400. San Nicolás de Tolentino es el municipio que ha conocido mayor descenso; en cambio Agüimes ha incrementado la superficie dedicada a este cultivo (CUADRO I.6). La variación entre 1995 y 2001 (CUADRO I.5) permite observar que tanto el tomate para consumo local como el destinado a la exportación han perdido dedicación entre estas fechas.

CUADRO I.8:
INDICADORES SECTORIALES DEL TOMATE. CANARIAS. (1995-2000)

	1995	1997	2000
Exportaciones a Península y Baleares (Tm)	340.968	372.078	366.459
Exportación tomates (Tm)	338.939	376.485	302.759
Ocupados sector (miles)	34.7	43.6	37.8
Parados sector (miles)	3.7	3.2	2.3

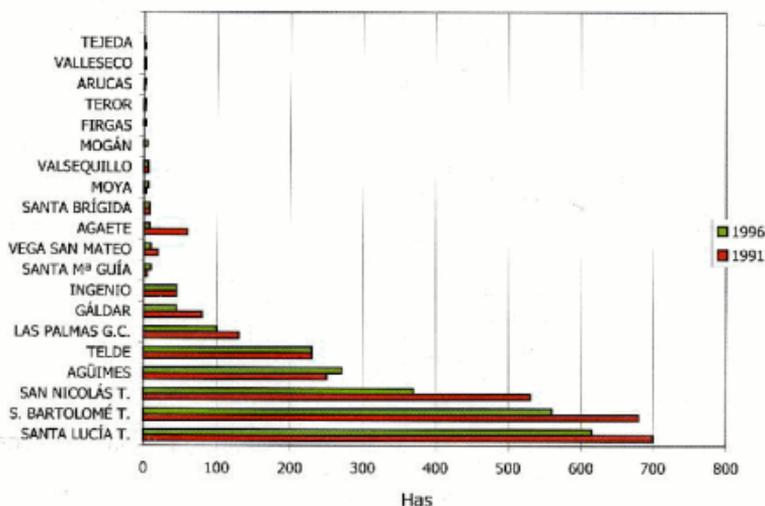
FUENTE: ISTAC, INE, EPA, INEM.

Las tierras de tomates en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria tienen presencia casi de forma testimonial. De las 9.000 Ha. de superficie agraria total de la isla, sólo 80 de ellas se dedican al tomate en este municipio. Y se localizan en Costa Ayala y Los Giles. Este último enclave remite a una de las explotaciones agrarias singulares: la finca del Lomo de Los Giles, dedicada al cultivo de los tomates de exportación gestionada por la Sociedad Agraria de Transformación Juliano Bonny; es una de las pocas superficies de cultivo que

⁴⁵ CÁCERES J. y GODENAU, D. (1997): "El tomate canario: innovación y concentración", en SEBASTIÁN, M. (Edit): Serie de

quedan al aire libre y la de mayor dimensión de estas características y producción de todo el municipio.

GRÁFICO I.4:
EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE CULTIVADA DE TOMATES. GRAN CANARIA.



La pervivencia de este cultivo pasa por mantener y desarrollar los acuerdos con la U.E. en el marco de la OCM que protejan las exportaciones de tomate canario e impidan que los procedentes de Marruecos lleguen al mercado comunitario a un precio inferior que los de Canarias ya que la supresión de los certificados de importación implica la eliminación de las restricciones cuantitativas o contingentes arancelarios sobre los productos marroquíes. Otra de las medidas deberá ir encaminada a potenciar la investigación vírica; de esa manera se podría paliar gran parte de las pérdidas sufridas, que en el año 2002 en Gran Canaria se ha cifrado en 39 millones de euros ocasionados por la combinación del virus de la cucaracha, el siroco y las lluvias torrenciales que afectaron especialmente a los cultivos del sureste insular⁴⁶. Pero el sector tomatero canario no debería apostar

Estudios regionales: Canarias. Servicio de Estudios del Banco Bilbao-Vizcaya, pp. 331-337.

⁴⁶ Canarias7, 24 de marzo de 2002, pág.27

exclusivamente por las negociaciones nacionales y comunitarias. Su posición en el mercado comunitario depende de la respuesta de los consumidores. Por eso, el incremento de la calidad y la mayor aproximación a las demandas del consumidor pueden ser el mejor mecanismo de defensa basado en la especialización de variedades de mejor sabor y potenciando la imagen turística de una región que sostiene su medio natural manteniendo su suelo agrícola (CES, 2001).

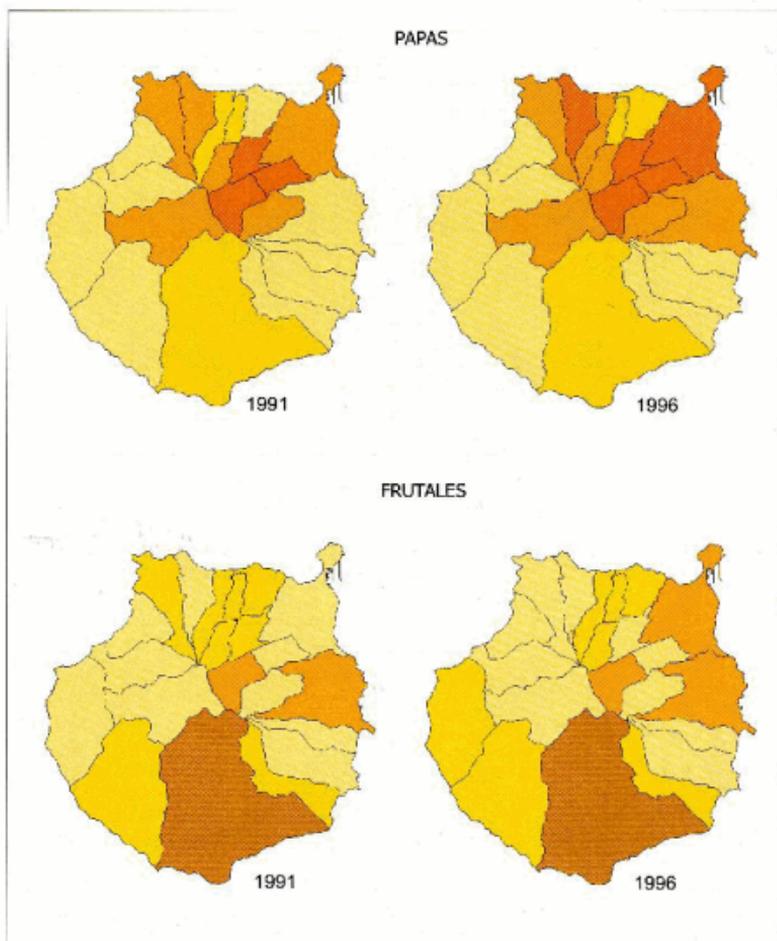
b. La agricultura del nuevo ciclo exportador: frutas, hortalizas, flores, plantas ornamentales y esquejes.

Los limitaciones al cultivo derivadas de un relieve acusado y de la escasez de agua no han sido causa para la producción de determinados cultivos como las frutas tropicales y las hortalizas fuera de temporada; al contrario, han encontrado en la benignidad del clima un aliado para la producción y han logrado superar las desventajas causadas por la lejanía de los mercados de destino o por la insularidad.

El pepino es el producto de exportación, aparte del plátano y el tomate, del que mayor volumen de toneladas se exporta, exclusivamente al mercado extranjero: alrededor de doce mil toneladas en el año 2000; pero esta cifra ha seguido una tendencia decreciente en los últimos cinco años.

Entre el resto de los productos de exportación, los que muestran una evolución más positiva son el de plantas ornamentales, esquejes y el de flor cortada; estas producciones se ven favorecidas por los problemas que otras áreas competitivas tienen con el transporte de la mercancía. Destaca el cultivo de rosas, esterilizadas y crisantemos en el apartado de flor cortada; cactus y bromiláceas constituyen las especies más cultivadas de las plantas ornamentales, y los geranios, claveles, kalanchoe lo son en las especies de esquejes. Es un subsector que en los últimos cinco años está incrementando su importancia en el sector agrícola, sobre todo en la provincia occidental y destina su cultivo de manera preferente a los países de la Unión Europea. (VERANO, 2000). En Gran Canaria, en los términos de Valsequillo, Ingenio y Santa Lucía de Tirajana se asientan

**MAPA I.4:
EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE CULTIVADA**



LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DE GRAN CANARIA

(%)

0 a 40

100 a 200

400 a 700

40a 100

200 a 400

FUENTE: Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Gobierno de Canarias

importantes empresas dedicadas a estos cultivos, en las que la mayor parte de la producción se dedica al comercio exterior.

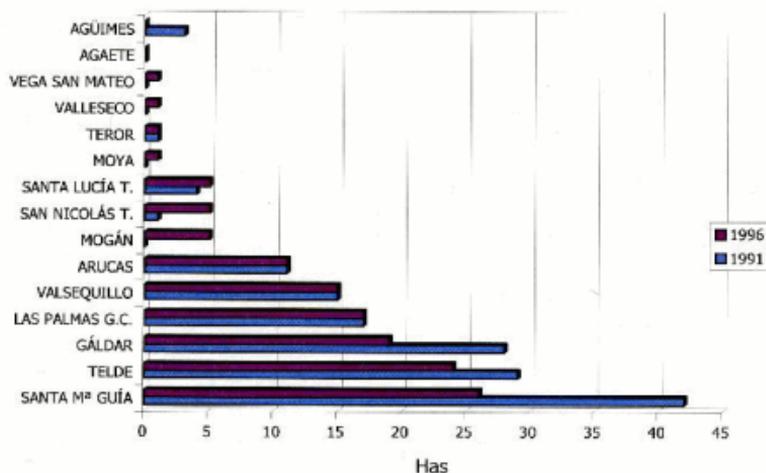


Foto I.4. Cultivo de plantas ornamentales bajo plástico. (C. Moreno)

El cultivo de flores cortadas, esquejes y plantas ornamentales se apoya en nivel de tecnificación altos, basados en la producción en invernaderos y en las técnicas de riego localizado. Estos productos tienen una estructura de las explotaciones bien distinta, mientras la producción de plantas vivas se desarrolla en explotaciones de gran tamaño y en su mayoría de propiedad extranjera; sirva de ejemplo *Valleflor*, empresa propiedad de dos británicos dedicada a la venta y producción de plantas vivas, en especial margaritas y crisantemos en fincas que ocupan a más de 140 trabajadores. Las flores, sin embargo, se producen, por lo general, en pequeñas explotaciones de carácter familiar que forman parte de cooperativas. Ambas producciones encuentran en el elevado coste del transporte, debido a la fragilidad del producto y su carácter perecedero, los principales obstáculos para su comercialización; los precios del transporte aéreo, el único posible para impedir el deterioro del cultivo, lo encarecen significativamente, de ahí la importancia de los planes de ayudas para subvencionar el transporte y favorecer así un repunte del sector.

Entre 1995 y 2001 la superficie destinada a la producción de flor cortada, plantas ornamentales y esquejes ha ido incrementándose paulatinamente hasta llegar en Gran Canaria a 558 Ha. (sólo el 1% de la superficie cultivada) y supone en la actualidad el 15% del total del valor de las producciones agrarias (CUADRO I.4 y CUADRO I.5) por detrás de los plátanos y los tomates.

GRÁFICO I.5:
EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE CULTIVADA DE PLANTAS ORNAMENTALES Y FLORES



El subsector de la flor cortada y esquejes reúne a unas veinticinco empresas que dan trabajo a más de 1.300 personas⁴⁷ y han elegido Gáldar, Santa María de Guía, Valsequillo y Telde como lugares preferentes donde instalar estos cultivos. Es un sector que desde hace 25 años está asociado para hacer frente a los problemas generados por el alejamiento de las islas y a los derivados de su participación en la agricultura. La inyección de capital extranjero, en inversiones que proceden de los beneficios generados por el turismo, ha supuesto en los últimos diez años un fuerte impulso para este subsector que domina el capital extranjero, así como también sus trabajadores⁴⁸.

El sector agrícola en Canarias, y en especial en la isla de Gran Canaria, tiene una manifiesta dependencia de las exportaciones de plátano y tomate, por lo que los cultivos relacionados con las flores se tornan preferentes para la diversificación agrícola, de tal manera que podría contribuir muy positivamente en

⁴⁷ FUENTE: ASOCAN, 2001.

⁴⁸ FUENTE: Entrevista personal Lenard Lowen, Presidente de ASOCAN

el sector colaborando en una mayor absorción de la mano de obra⁴⁹. La gran ventaja de la diversificación de los productos de exportación reside en su estacionalidad coincidente con la escasa producción en el continente, mientras que el mayor de los inconvenientes estaría relacionado con la utilización de productos para combatir infecciones y plagas. Esta práctica cada día está menos valorada por el consumidor habitual; por eso se hace preciso la puesta en marcha de controles y barreras fitosanitarias que evitarían la utilización de productos químicos y permitiría el acercamiento a un tipo de agricultura cada vez más apreciada: la ecológica.

En Canarias la especialización agrícola ecológica es mucho menor que la de algunas regiones europeas, pero está adquiriendo un papel creciente en los últimos años debido a la difusión de esta cultura y a los escándalos en el sector ganadero; en el último decenio la producción se ha multiplicado por seis. Las cifras ofrecidas por la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación para el año 2001 revelan que poco más del 10% de la superficie cultivada regional dedicada a esta agricultura se encuentra en la isla de Gran Canaria en la que se cultivan de forma preferente hortalizas como el tomate y frutales, el aguacate y los cítricos, todos ellos destinados al consumo interior, a diferencia de Tenerife, donde se localiza más del 70% de las tierras cultivadas y la producción se comercializa en varios países europeos.

**CUADRO I.9:
AGRICULTURA ECOLÓGICA. SUPERFICIE REGISTRADA EN CULTIVO (HAS).
CANARIAS 2001.**

	Lanza rote	Fuerte ventura	Gran Canaria	Tenerife	La Gomera	La Palma	El Hierro	Canarias
Hortalizas	2,4	---	27,5	76,9	2,2	16,8	16,6	142,2
Otros Herbáceos	0,6	6,1	3,1	7,3	0,3	2,3	161,5	181,0
Frutales en regadío	---	---	29,7	52,2	13,3	10,3	9,8	115,2
Frutales en seco	---	---	9,0	9,5	0,4	12,9	21,6	53,4
Viña	3,0	---	4,7	452,5	---	4,8	16,5	481,4
Totales	5,9	6,1	73,9	598,4	16,2	46,9	225,8	973,3

Fuente: Consejo Regulador de la Agricultura Ecológica (C.R.A.E.)

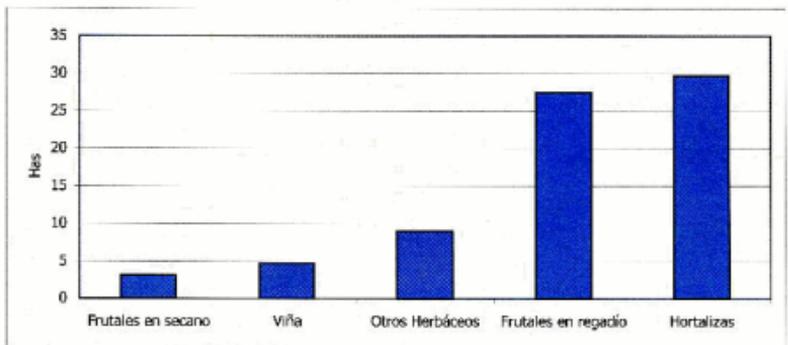
Nota: No se incluyen pastos, barbecho, superficie no cultivable ni pies aislados de frutales.

Es un hecho que la agricultura ecológica está adquiriendo cada vez más

⁴⁹ Plan de Desarrollo Rural de Gran Canaria, 2002.

importancia en las islas. Los primeros datos del Consejo Regulador de la Agricultura Ecológica de Canarias (CRAEC) del año 2001 cifran en Canarias casi 100 Ha. de tierras dedicadas a esta actividad (CUADRO I.9). Tenerife, donde existe una mayor tradición, sobre todo por la influencia de la población alemana y británica, es la isla que tiene mayor cantidad de superficie dedicada a la agricultura ecológica: el 62%. En Gran Canaria sólo 73.9 Ha. se dedican a ella y de forma especial para los frutales de regadío⁵⁰. Ésta es una actividad para un pequeño número de agricultores que trabajan casi de forma artesana, con escasas ayudas y con la presión de las Industrias químicas y agroalimentarias con ellos relacionadas. Además se enfrentan con la modificación de la normativa española que permite que los productos de denominación BIO (biológico y orgánico) que estaban protegidos por el Reglamento Comunitario de Agricultura Biológica puedan comercializarse sin tener que ser necesariamente *biológicos* y *orgánicos*, tal y como está determinado en los Reglamentos CEE 2090/91 y CEE 1804/99. Esta acción por parte del Ministerio de Agricultura español perjudica seriamente a las exportaciones de productos ecológicos que podrían sufrir una merma significativa, a la vez que supone una gran impulso para la gran industria alimentaria española, sobre todo para la de los lácteos.

GRÁFICO I.6:
AGRICULTURA ECOLÓGICA. SUPERFICIE EN CULTIVO (HAS). CANARIAS 2001



⁵⁰ CRAEC, 2001.

A pesar de ello, esta especialización agrícola está en expansión y cada día adquiere mayor protagonismo en las Islas; está muy relacionada con una forma de vida que confía en la reglamentación y el control de los productos de tal manera que signifique garantía de alimentos sanos, sin elementos nocivos, ni pesticidas ni hormonas; de ahí que la CRAEC está pendiente de autenticar a un grupo numeroso de productores ecológicos en las islas. La elaboración de estos productos sigue una tendencia más lenta; sólo cuatro industrias de la isla se dedican a la manufactura de plantas medicinales y aromáticas así como a la panificación, que se nutre de frutas y hortalizas especialmente en zonas de medianías y cotas superiores a 400 m. (CRAEC, 2001) por la preponderancia de cultivos intensivos en la costa. En la producción de frutas ecológicas en régimen de secano destacan las ciruelas, peras y manzanas; en regadío, los duraznos, cítricos y papayas ocupan la producción. Pero el cultivo de aloe vera es el que ha evolucionado más favorablemente en los últimos cinco años, por su relación con la implantación de industrias dedicadas a la elaboración de geles, cremas y otros subproductos muy relacionados también con la industria farmacéutica menos convencional, que utiliza plantas medicinales y aromáticas para la elaboración de medicamentos.

Para Canarias la apuesta por la agricultura ecológica podría significar la inversión de la tendencia de pérdida de población activa agrícola, porque permitiría la permanencia de al menos una parte de la población en las áreas rurales y significaría una mayor autonomía del agricultor, porque tal y como apunta el Informe Anual del CES (2001), no tendría que depender de las multinacionales para la adquisición de los fertilizantes y pesticidas, además de suponer un ahorro en los costes de producción.

Por el contrario, encontraría en el régimen de precios final de los productos, la escasa incentivación para el cambio y la presión ejercida por las multinacionales relacionadas con el abono, semillas y la distribución, los elementos negativos para que no se desarrolle esta modalidad agraria. Pero dada la buena aceptación que estos productos están teniendo en los mercados europeos, más aún después de los múltiples escándalos alimentarios, podría ser un buen momento para que desde

la administración autonómica e insular, se incentive y potencie esta producción, mediante subvenciones al cambio y campañas publicitarias que promuevan estos productos (CES, 2001).

2. La agricultura de mercado interior

A diferencia de la agricultura dedicada a la exportación la de abastecimiento de mercado interior se caracteriza por su escaso valor añadido, bajo nivel tecnológico y de capitalización, así como por su escasa especialización (PDRGC, 2002) a pesar de que alguno de sus cultivos, como el de la papa, ha sido considerado durante décadas un producto emblemático de la agricultura canaria. Los principales factores que han contribuido a la pérdida de capacidad de producción y merma de sus rendimientos residen en los elevados costes de producción, sobre todo el del agua de riego, en la baja competitividad frente a las producciones externas y en la inexistencia de redes de comercialización ágiles; sin olvidar que la dedicación a tiempo parcial y la componente de autoconsumo configura un binomio nada despreciable.

La papa cuya producción se destinó a la exportación, principalmente a Gran Bretaña, es hoy un cultivo orientado casi en exclusiva al mercado interno; pero la incorporación de ese Estado a la CEE, las medidas proteccionistas de la organización comunitaria a las producciones canarias y la apertura a otros mercados mediterráneos motivaron el descenso de la exportación hasta su desaparición en la actualidad.

La evolución de este producto ha sido muy diferenciada; entre 1998 y 2000 la superficie de papa dedicada al secano ha crecido por encima de un 6%, mientras que la de regadío han perdido más del 7% de su superficie y ambas han descendido su rendimiento, siendo más acusado en la primera que en la segunda.

La vid es otro de los cultivos denominados *tradicionales*, otrora dedicada a la exportación, durante los siglos XIX y XX casi desaparece y ahora está en el inicio de la etapa de modernización para su dedicación a la fabricación del vino.

Pero en Gran Canaria las plantaciones vitivinícolas han estado abandonadas durante años; de ahí que gran parte de los campos estén en mal estado y exista entre ellos una desigual inversión desde el tradicional de secano hasta aquéllos que están más modernizados mediante la incorporación de la espaldera. El subsector vitivinícola tiene limitado su crecimiento por la OCM del vino que determina las nuevas plantaciones de uva y cuantifica la superficie actual del viñedo; pero el buen momento para afianzar los vinos canarios en el mercado internacional empujan el desarrollo del subsector; de ahí que de las diez denominaciones de origen del vino canario dos estén en Gran Canaria (Monte Lentiscal y Gran Canaria).



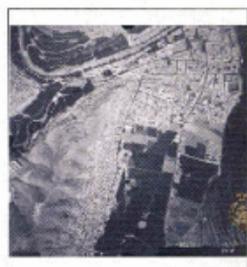
El interés por el cultivo de la vid es creciente: treinta viticultores del municipio sureño de San Bartolomé de Tirajana han solicitado a la administración municipal el incremento de 10 Ha para el cultivo⁵¹ y producción respetando la denominación de origen, en Fataga, la parte alta del municipio. Esta propuesta estaría relacionada con otra que pretende organizar a los viticultores de las Tirajanas (Cercados de Araña, Fataga, Soria, Caldera de Tirajana, Tunte y Santa Lucía de Tirajana) para lograr las ayudas necesarias con las que incrementar infraestructuras e instalaciones; pero se encuentran con un gran dificultad: la



ausencia de un vivero insular para el suministro de plantas, por lo que es necesario la compra en Tenerife (variedades de listán y malvasía), o en Aragón (gamacha) o en otras zonas con el inconveniente de la inadaptación climática.

⁵¹ SUÁREZ, G. (2002): "Los viticultores quieren incrementar en 10 hectáreas la superficie cultivable", *Canarias7*, 3 de julio, 2002, pág. 29.

**ILUSTRACIÓN I.1:
EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE CULTIVADA
VEGA DE SAN JOSÉ Y BARRANCO DE GUINIGUADA**



1949



1954



1962



1968



1974



1977



1985



1996



2000

3. Un ejemplo de los conflictos en los usos de suelo agrícola: golf *versus* platanera

Además de todos los problemas, estructurales, coyunturales, etc. a los que se enfrenta la agricultura se añade la presión que sobre el suelo ejercen constantemente otras actividades y la imposibilidad que tienen de competir con empresarios más próximos a las esferas del poder y más interesados por la ganancia propia que por el beneficio colectivo. Este es el caso de los campos de golf. Algunos empresarios turísticos han solicitado al gobierno autónomo la realización de más instalaciones de campos de golf. Este tipo de instalaciones deportivas no tienen arraigo en Canarias y reciben cierto rechazo de la población, basando en el elevado gasto de agua. Las asociaciones ecologistas y algunas instituciones o miembros de estas instituciones como en el Cabildo Insular y en la Universidad basan este rechazo en la apuesta permanente por el turismo. Estas actitudes han obligado a la Viceconsejería de Turismo a solicitar el informe que se presentó en abril de 2002 por el que se intenta demostrar que los campos de golf son más baratos, requieren menos agua y son bastante más rentables que los cultivos, tanto de platanera como de tomatera. Los resultados de este informe se apoyan en una encuesta realizada por la empresa "Global Golf Company y Observatorio Turístico de Canarias" y de ésta y del comunicado de prensa⁵² se pueden extraer algunas conclusiones encaminadas a *vender* la implantación de este tipo de instalaciones. Las razones por las que desde la administración autonómica se valora positivamente la implantación y desarrollo de los campos de golf, son cuatro.

Primera, la relación entre gastos y beneficios: 2.500 Has dedicadas al golf consumen entre 7.000 y 14.000 m³ de agua al año, generan unos ingresos directos de 120,20 meuros y precisan una inversión de 305,51 meuros. Las mismas hectáreas de plataneras gastan entre 10.000 y 15.000 m³ anuales de agua, arrojan unos ingresos directos de 25,54 de meuros y requieren una inversión de 300,51 meuros. En palabras del Viceconsejero de Turismo Medina Jaber: "*los datos*

⁵² Los comentarios surgen después de un comunicado de prensa por parte de la Viceconsejería de Turismo y el extracto de un documento entregado en la Jornada de Turismo de Golf, celebrado el 18 de abril de 2002 en Santa Cruz de Tenerife.

referidos desmontan ideas preconcebidas que sostienen que la construcción de campos de golf exigen una inversión y un coste de mantenimiento excesivamente elevado.../... el consumo de agua es similar a la de una superficie platanera y permite el uso de agua depurada y desalada⁵³. La facilidad con la que se barajan los datos y las afirmaciones es preocupante. De aquí se puede desprender que si a igual superficie, mismo gasto de agua y similar inversión, el beneficio *monetario* prima, puesto que evidentemente los campos de golf proporcionan unos 100 meuros más. Sin poner en duda los datos ofrecidos, cabría preguntarse en quién redundan los beneficios, o si no se producirá un proceso de concentración de capital, quiénes son los promotores y si se ha valorado el coste de la desalación y desalinización del agua o si la desaparición de superficie cultivada que puede generar beneficios no lo hace, en contrapartida, incrementando la dependencia del exterior en materia alimentaria.

Segunda, aquella basada en la relación existente entre campos de golf y creación de paisaje: ".../en zonas agrícolas los campos de golf ayudan a reconvertir la zona, a recuperar la flora y la fauna autóctona y crea paisaje donde no lo hay⁵⁴, teniendo como definición de paisaje aquella tan estrecha que paisaje es sólo *lo verde*. Es cierto que el incremento de superficie verde sería notable, no habría más que multiplicar el número de campos de golf en expectativa de creación por las hectáreas que ocupa cada uno de ellos. Pero quizá, se debería recordar que el césped, dependiendo de su variedad, sólo aporta colorido, estética. La percepción que se lleva el visitante será distinta a la del paisaje seco y árido que hoy percibe, ésta y no otra es la realidad territorial del sur grancañario o ¿no se corresponde con un paisaje propio de un clima subdesértico?

Tercera, aquella basada en la escasa relación entre campos de golf e incremento de la superficie construida; frente a quienes opinan que el turismo de golf trae consigo grandes urbanizaciones el Viceconsejero dice: ".../el golf puede ir sin urbanización, y, en cualquier caso, la proporción es de 150 habitaciones por

⁵³ *Ibidem.*

⁵⁴ *Ibidem.*

150 hoyos⁵⁵ ¿se incrementa entonces la demanda de superficie construida? La respuesta es que sí, puesto que cada 18 hoyos incrementaría 150 habitaciones, y si el proyecto aumentaría hasta 34 los campos de golf, la necesidad de habitaciones es de 5.100 habitaciones más, pero ¿Dónde queda la moratoria turística? Frente a la afirmación de que el golf puede ir sin urbanización se argumenta que *"...el golf promueve la construcción de hoteles de máxima categoría y menos plazas"*⁵⁶. Pero, ¿la propuesta de creación de campos de golf no se sustenta en que no se incrementaba la superficie construida?

Y cuarta, la relación entre campos de golf y nuevo modelo económico: las directrices de ordenación general y turística de la Comunidad y el Plan Insular de Ordenación se basan en la necesidad de un nuevo modelo de desarrollo, el sostenible y en la diversificación. Cuando se habla de diversificación, se entiende *diversificación de las fuentes turísticas de las islas*. Pero ¿no se estaba buscando alternativa al modelo económico basado en el monocultivo del turismo? O más bien por lo que se deduce de estas palabras, se quiere seguir con este monocultivo, pero incorporando otras especies más rentables.

4. Otros problemas con los que se enfrenta la actividad agrícola

La estructura polarizada de las explotaciones agrarias es una desventaja para el desarrollo del subsector agrícola. Predominan las pequeñas explotaciones, mientras que el número de las de tamaño medio son mucho menores y el predominio de las de pequeño tamaño, de las que están a cargo gran parte de la población de más edad, constituyen frenos, sobre todo para algunos productos como el plátano, por la incapacidad que estas explotaciones tienen para acometer las inversiones que se exigen ante la competencia del mercado internacional.

Además de la estructura polarizada de la agricultura canaria y en especial en las islas de mayor presión demográfica, principalmente en Gran Canaria, intervienen otros factores que han contribuido de forma decisiva a reducir el papel

⁵⁵ *Ibidem.*

⁵⁶ *Ibidem.*

económico del sector primario. En primer lugar, habría que señalar la consideración de la tierra como importante activo inmobiliario. La escasez de suelo, las continuadas intervenciones de especulación inmobiliaria, la presión permanente que supone la expansión de las áreas residenciales, son causas que han influido y siguen influyendo en la producción y la estructura agrícolas. Es imposible mantener una explotación agraria de cualquier tipo, con las numerosas dificultades que supone y no menos trabajo, cuando un promotor inmobiliario ofrece un precio por esos terrenos que multiplica de forma exponencial los beneficios de un año.

En segundo lugar, el suelo y su uso están sometidos a una intensa competencia intersectorial, por lo que los precios del agua y de la tierra son muy altos de lo que se deriva el desequilibrio de oportunidad entre una actividad agrícola y una inmobiliaria. Si además tenemos en cuenta, por un lado, que sobre la franja costera se produce la yuxtaposición de actividades y la presión de las más rentables están expulsando a las tradicionales y agrarias; y por otro, que las tierras que rodean a los asentamientos están en barbecho social en espera de plantar cemento; y por otro más, que la persistente desidia administrativa ha permitido el crecimiento espontáneo, las irregularidades urbanísticas y los comportamientos especulativos. Todo esto configura un panorama poco alentador para rentabilizar las explotaciones agrícolas.

La desventaja que suponen las condiciones orográficas y la escasez de tierras para el cultivo se han visto compensadas sólo por la bondad climática que permite producciones de cultivo fuera de temporada.

B. La ganadería: una actividad tradicional pero residual

A efectos del I.A.E⁵⁷, no tienen la consideración de actividades agrarias, las ganaderas dependientes, las forestales y las pesqueras, y por lo tanto, ninguna de ellas constituye hecho imponible. En cambio, sí lo constituye la consideración de ganadería independiente el conjunto de cabezas de ganado siempre que pascen o se alimenten en tierras no dedicadas a la explotación agrícola o forestal por el dueño

del ganado; el estabulado fuera de las fincas rústicas, así como el trashumante o trasterminante y aquel que se alimenta en lo fundamental por piensos no producidos en la finca en la que se cría.

Dicha distinción tiene varias implicaciones; por una parte, dificulta el control de las actividades consideradas como agrarias por el Censo y, por otra, excluye en gran medida las actividades relacionadas con la explotación del espacio agrícola, ganadero o pesquero, lo que conduce a que el número de actividades agropecuarias registradas en el I.A.E. resulte muy bajo. Así, en Gran Canaria las actividades censadas en el sector primario sólo alcanzan la centena en 1994 y 299 en 2001; pero en ninguno de estos dos años su participación en el conjunto de las actividades llega al 0,5%; ni tampoco ninguna de ellas puede ser calificada como propiamente agraria, puesto que están todas relacionadas con el subsector ganadero.

El I.A.E. no incluye actividades agrícolas, pero sí actividades ganaderas. Esto se explica porque, según se ha visto, la actividad agrícola no siempre está sujeta a cotización; en aquellos casos en que lo esté, el agricultor puede decidir entre tributar en la propia actividad o en otra con la que estuviera estrechamente relacionada; por ejemplo, por el comercio al por menor de hortalizas y verduras; así, de forma general, el empresario del sector agropecuario elige esta última opción, entre otras razones porque el comercio está mejor representado en la propia Cámara de Comercio, Industria y Navegación y porque en este epígrafe la tributación es más baja.

La ganadería tradicional de explotaciones precarias situadas en pequeños establos o incluso en cuevas, y en las que se crían de forma general varias especies en una misma explotación, pervive con otra más de tipo intensivo que se localiza sobre todo en la franja costera, de carácter más empresarial y con mayores niveles tecnológicos, y en las que se trabajan las grandes explotaciones de bovino (principalmente frisonas), granjas de porcino, avícolas y cunícolas.

⁵⁷ Ley 3/1988 de 28 de diciembre Reguladora de las Haciendas Locales, art. 72.2.

La cabaña ganadera en Canarias, y en particular en Gran Canaria, tiene menor peso en la actualidad, por ser de subsistencia, tradicional, intensiva y complementaria a la agricultura; la explotación se realiza en casi todos los casos con mano de obra familiar o inmigrante, desarrollándose en un medio natural poco propicio por la escasez de pastizales y por el pequeño tamaño de las explotaciones; de ahí que esté vinculada, en mayor o menor grado, a las actividades agrícolas y a los recursos forrajeros locales. La aportación de la ganadería en la producción final agraria no ha sobrepasado, en los últimos diez años en la provincia oriental, una cuarta parte del total de esta producción⁵⁸; este dato permite que la podamos considerar de residual, aunque habría que añadir que, pese a ello, también debería considerarse como una actividad constante y tradicional en Canarias. Primero, ocupando las tierras marginales y, luego, una vez que la producción entra en los circuitos comerciales y se convierte en una empresa capitalista, sustituyendo a las explotaciones agrarias que dejan de ser rentables. Esta dualidad se sigue manteniendo aún en la isla, si bien de manera poco equilibrada.



Fotos 1.5 Diversos tipos de explotaciones ganaderas.

Tal carácter residual se acentúa aún más en la cabaña ganadera de carácter extensivo. Ésta que aprovecha los recursos forrajeros locales, se compone de

⁵⁸ Secretaría General Técnica de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación (1988-1997).

ganado autóctono caprino, ovino y bovino; y está, en lo esencial, muy relacionada con la tradición rural de las medianías y cumbres, con las ferias anuales de ganado y con la producción artesanal de quesos. Esta cabaña, en contra de lo que se deriva del Censo del I.A.E. se localiza en medianías (CUADRO I.10) contribuyendo a la conservación del tejido social de la zona. La cabaña bovina autóctona, a pesar ciertas ayudas del Gobierno de Canarias, a asociaciones como la de Arrastre, representa menos de una cuarta parte del total de toda la cabaña y su producción se dedica casi en exclusiva a la elaboración de quesos; es inapreciable la producción de ganado para consumo de carne fresca en el mercado insular.

1. El mercado de productos ganaderos: la debilidad de la oferta insular

Los municipios que tienen mayor vocación urbana son los que mayor número de explotaciones ganaderas, orientadas al abastecimiento del mercado urbano, produciéndose una periurbanización de las actividades ganaderas. Así, el municipio de Las Palmas de Gran Canaria acoge a una tercera parte de las cabezas bovinas (más de 6.000 reses); se trata de una cabaña estabulada, recluida en espacios pequeños y localizada en torno a la Central Lechera SIALSA en San Lorenzo, La Cazuela y El Toscón. A diferencia de las agrícolas, las explotaciones ganaderas no caracterizan el espacio que ocupan. En la última década, cuatro municipios predominantemente no agrarios sostienen la economía agraria insular: Arucas, Gáldar, Las Palmas de Gran Canaria y Telde acogen más de la mitad de las actividades de este sector, lo que refuerza lo ya expresado: abastecen el mercado interior.

El pastoreo en Gran Canaria, después de una época en la que esta actividad tendía a desaparecer, tiene ahora mejores perspectivas. Así, en 2001 hay más de 250 explotaciones ganaderas, por lo general de corte moderno, *profesionales*⁵⁹, situadas en su mayor parte en las medianías del Noroeste, de gran tradición en el pastoreo: Caideros, Saucillo, Verdejo, Bascamao, Fagagesto, Juncalillo, etc. Lo habitual en ellas es la práctica del pastoreo, casi diario, labor en

⁵⁹ Memoria del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (julio 2001).

la que se ocupan por lo general a varias personas. El ganado caprino constituye la especie ganadera más numerosa, con alrededor de 40.000 cabezas; le sigue el ovino con más de 9.000 cabezas. La aportación de la ganadería al P.I.B. ronda los 9 millones de euros, y el número de empleados a tiempo completo supera las 800 personas. De ahí que pueda afirmarse que, hoy en día, el pastoreo profesional no es una actividad decadente como lo fue en las dos décadas anteriores. La producción de este tipo de explotaciones está dirigida a la obtención de leche, bien para las queserías industriales, bien para la propia producción artesana de quesos.

CUADRO I.10:
NÚMERO DE EXPLOTACIONES GANADERAS SEGÚN DEDICACIÓN, 1996

	BOVINO	OVINO	CAPRINO	PORCINO	AVÍCOLA	CUNÍCOLA	Total
AGAETE	10	15	44	9	1	0	79
AGÜIMES	53	28	71	17	8	6	183
ARTENARA	21	8	63	1	0	0	93
ARUCAS	89	26	90	18	28	13	264
FIRGAS	53	9	44	8	4	10	128
GÁLDAR	187	82	142	17	15	2	445
INGENIO	67	57	102	22	10	3	261
LAS PALMAS G.G	119	57	117	39	37	19	388
MOGÁN	6	9	19	4	4	0	42
MOYA	183	11	64	7	12	8	285
S. BARTOLOMÉ T.	64	19	76	27	3	1	190
SAN NICOLÁS T.	11	34	112	41	8	0	206
SANTA BRÍGIDA	62	13	45	11	12	6	149
SANTA LUCÍA T.	69	32	112	7	8	0	228
SANTA M ^a GUÍA	8	26	57	23	2	0	116
TEJEDA	33	34	139	3	1	0	210
TELDE	154	114	225	43	19	8	563
TEROR	155	28	86	20	5	1	295
VALSEQUILLO	87	105	155	14	1	0	362
VALLESECO	125	9	94	5	6	5	244
VEGA SAN MATEO	192	25	128	6	6	0	357
GRAN CANARIA	1.748	741	1.985	342	190	78	5.084

FUENTE: Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación. Gobierno de Canarias.

Sobre estas explotaciones se cierne, sin embargo, un peligro que puede hacerlas desaparecer. La dinámica urbanizadora de la isla es tan *potente* que muchos pastizales desatan la codicia inmobiliaria, incluso a pesar de que estos ocupan, por lo general, además de los suelos menos aprovechables por el cultivo,

los de mayor pendiente. Así, tanto las granjas como los lugares de pasto son muy sensibles a causa de la actividad urbanizadora. Las edificaciones se levantan en torno a las granjas y éstas, a la larga, y a pesar de que su implantación es anterior, terminan por desaparecer debido a las continuas denuncias por malos



Foto V.6. Pastizal en El Madroñal. (C. Moreno)

olores o por tratarse de actividades insalubres incompatibles con los núcleos residenciales. Bien es cierto que estas explotaciones, a pesar de su tradición rural y de su implantación temporal, suelen ser alegales. Y el conflicto entre la actividad urbanizadora y la ganadera, en

estos ámbitos territoriales, debería resolverse impidiendo edificar en el área de influencia de las granjas y, por supuesto, con la legalización de las mismas.

La capitalización de la producción ganadera de los años sesenta y setenta del siglo XX produjo una modificación estructural de la cabaña (GONZÁLEZ, 1992). Si antaño fué el ganado equino, asnal y mular el predominante, en la actualidad la significación de estas especies es escasa, de modo que no se reseña en ninguna de las fuentes a las que se ha recurrido⁶⁰ a consecuencia del cambio de funcionalidad de la cabaña ganadera que tradicionalmente jugó un papel decisivo; era entonces una actividad muy arraigada al territorio y llegó a tener una relativa importancia económica en relación con el subsector agrícola; pero desde 1960 en adelante, los cambios en la estructura económica regional producen una modificación en el modelo de aprovisionamiento de los mercados de carne basándose desde entonces en la importación, que se ve beneficiada por un conjunto de ayudas derivadas del Régimen Especial de Abastecimiento (R.E.A.) y del Programa de Opciones Específicas por el Alejamiento y la Insularidad Canarias (POSEICAN); estas modificaciones afectaron también a la estructura de la cabaña

⁶⁰ Sí lo hace en el Censo del I.A.E de 2001, con una explotación de este tipo en el municipio de L.P.G.C.

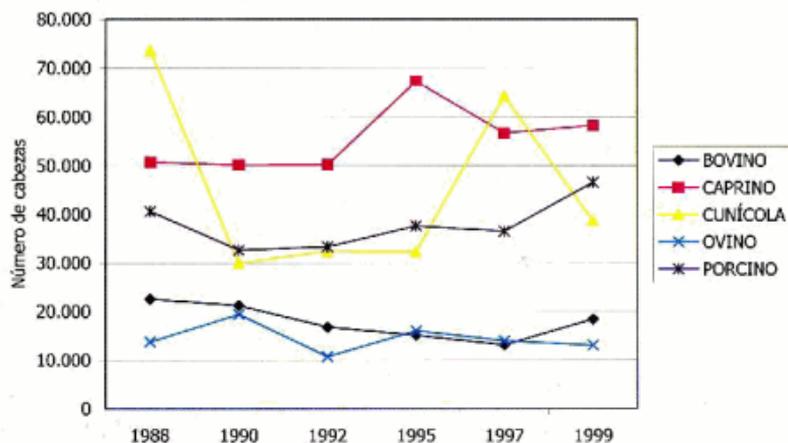
ganadera que en la actualidad es muy diferente.

Así, y ahora, la producción de las empresas de este sector se orienta, ahora, a cubrir principalmente la demanda de huevos, carne en fresco y leche en granjas intensivas con razas foráneas estabuladas cuya alimentación está basada en el forraje importado, lo que repercute en el precio final de los productos. Pero las cantidades obtenidas cubren una parte muy pequeña de la demanda insular que debe recurrir a la importación. El escaso número de las explotaciones ganaderas dedicadas a la producción de carne fresca y lo reducido de su tamaño las hacen insuficientes para satisfacer la demanda. Son las importaciones de carne congelada, refrigerada o "fresca" de otros países, preferentemente de América del Sur, las que atienden el mercado grancanario. Estas explotaciones conviven con otras de producción extensiva, familiares y más reducidas aún pero a la vez también más acordes con los objetivos de la *Agenda Local 2000*, que, como se sabe, establece las nuevas determinaciones de la Política Agraria Común, orientada hacia "una actividad agroambiental diversificada y de calidad, con un respeto al medio ambiente y una producción más sana y de carácter más extensivo".

Así, pues, las granjas bovinas, ovinas, caprinas, avícolas y porcinas están muy lejos de poder abastecer la demanda interior; de acuerdo con el Censo de I.A.E. sólo hay en toda la isla 46 empresas que se dedican de forma intensiva a la cría de animales. La cifra es significativamente diferente de la facilitada por la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación del Gobierno de Canarias, que registra en Gran Canaria, en 1996, 5.084 explotaciones ganaderas de las que el 39% se dedican al ganado caprino y el 34,3% al bovino (CUADRO I.10); la misma fuente cuenta para 1995, 168.284 cabezas entre el ganado porcino, bovino, caprino, ovino y cunícola, (CUADRO I.11, y unos 2.300.000 aves, principalmente ponedoras, ya que las de engorde para la producción de carne está bastante limitado por la importación de pollos congelados de fuerte competencia, por el encarecimiento del producto final debido al precio del pienso y por la ausencia de infraestructuras para el despiece (CABRERA SUÁREZ, 1992).

GRÁFICO I.7:
EVOLUCIÓN DE LAS CABEZAS DE GANADO

a. Todos los subsectores excepto el avícola



b. El subsector avícola

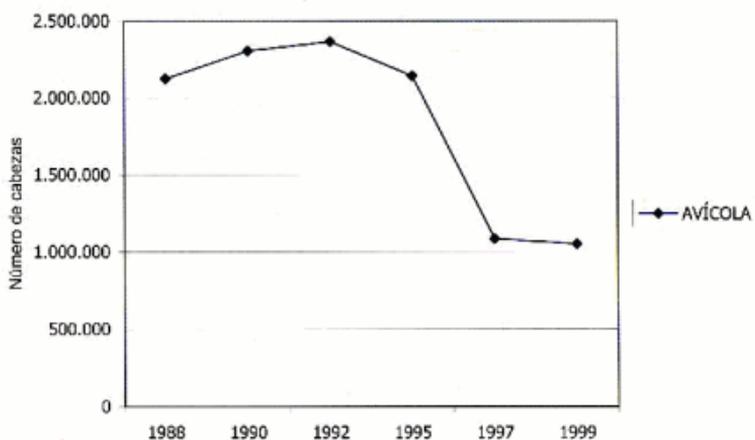
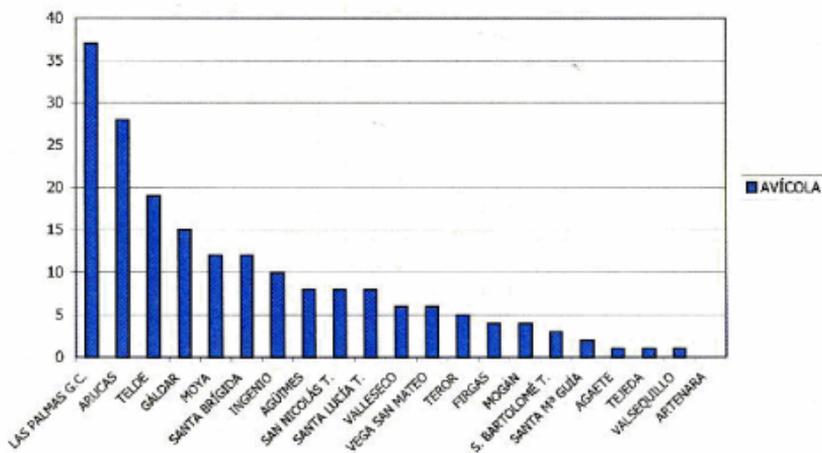
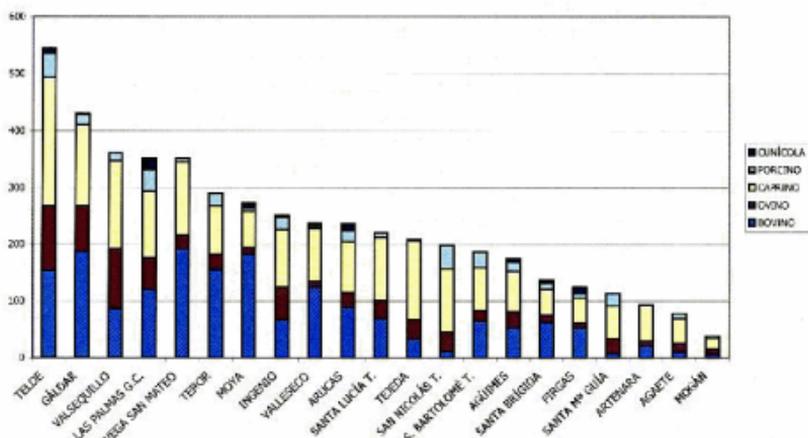


GRAFICO I.8:
NÚMERO DE EXPLOTACIONES GANADERAS



CUADRO I.11:**EVOLUCIÓN DE LAS CABEZAS DE GANADO EN GRAN CANARIA SEGÚN TIPOS**

	BOVINO	CAPRINO	CUNÍCOLA	OVINO	PORCINO	AVÍCOLA	TOTAL
1988	22.578	50.695	73.597	13.750	40.597	2.124.044	2.325.261
1990	21.239	50.146	29.945	19.426	32.634	2.306.500	2.459.890
1992	16.819	50.250	32.455	10.750	33.350	2.366.300	2.509.924
1995	15.147	67.258	32.203	16.050	37.626	2.143.671	2.311.955
1997	13.172	56.692	64.291	14.017	36.532	1.085.200	1.269.904
1999	18.428	58.273	38.678	13.069	46.548	1.051.860	1.226.856
2000	16.527	69.056	-	16.660	22.662	-	

FUENTE: Servicio Estadística. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación.

Todo indica, teniendo en cuenta que el I.A.E. que no se contempla la posibilidad de censar todas las explotaciones ganaderas y que se ajustan más a la realidad los datos del Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación. De todas formas, la producción insular de ganado para el consumo no es suficiente; de ahí que la importación, tanto de animales vivos como de carne, leche, huevos y productos lácteos sea cuantiosa, aunque la información de los datos no permite el desglose por islas y menos aún por municipios. Y aunque las importaciones de animales vivos para el consumo local vienen descendiendo desde los primeros años de la década de los noventa⁶¹, puede considerarse una incipiente consolidación de la cabaña ganadera insular.

Cuando más arriba se dijo que el I.A.E. adolece de una cierta imprecisión en la determinación del municipio de matrícula, sobre todo para aquellas actividades que no tenían una base edificatoria clara, debemos añadir que esta imprecisión también se produce aún en los casos en que tal base se explicita, sobre todo en este sector económico. Valga un solo ejemplo revelador: en pleno

⁶¹ Entre 192 y 1995 el descenso de importaciones en Canarias podría cifrarse entre un 63.5% y 61.8% dependiendo de los subsectores ganaderos.

centro de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, en las calles Valencia y Mesa y López, están matriculadas seis empresas de "Ponedoras de huevos a partir de cuatro meses". Este hecho revela la confusión existente entre la sede social, el domicilio del propietario y la ubicación de la empresa porque ni las Ordenanzas Municipales ni la normativa vigente sobre Salubridad e Higiene permiten la ubicación de este tipo de establecimientos en los centros urbanos, ni quien esto escribe, las ha podido localizar, como es obvio.

Conclusiones

La actividad agraria, sobre todo la dedicada al abastecimiento interior tiende a disminuir paulatina y constantemente tanto la superficie a ella dedicada como su población activa. Este hecho se constata más en los cultivos dedicados al mercado interno que en los dedicados a la exportación.

La modificación de la estructura económica ha tenido una doble consecuencia, el abandono de las actividades agrarias en las zonas de medianías y cumbres y el incremento de la dependencia exterior en los productos básicos alimenticios. Para invertir esta tendencia debería, por una parte, incentivarse las explotaciones agrarias, cuanto menos aquellas que permitan equilibrar la balanza de pagos, y, por otra, potenciar las dedicadas al consumo interior apostando por la diversificación del sistema económico actual. Es sumamente necesario implantar actividades en las zonas de medianías y cumbres que permitan equilibrar niveles de vida e incluso favorecer la equidistribución de la calidad de vida. No es posible sostener una población en un territorio sólo por su excelente calidad ambiental mientras que otras zonas con valores mucho menores poseen la *calidad económica*. Esta es una relación unívoca y además desequilibrada, la costa puede disfrutar de ambas mediante desplazamientos cortos puesto que la ambiental es gratuita y palpable, pero las medianías y cumbres no pueden acceder a la calidad económica con idéntica facilidad.

La apuesta por la diversificación y de los productos para el abastecimiento

interno apoyándose en la tendencia internacional hacia los cultivos más naturales, podría incrementar la importancia de los productos ecológicos: hortalizas, frutales, carnes, etc. y de plantas medicinales y aromáticas que a la vez serviría para potenciar la industria de elaboración de estos productos.

La participación de las actividades primarias en la economía canaria es minoritaria, por lo que se incrementa su dependencia del exterior; la necesidad de invertir esa tendencia debe hacerse teniendo como objetivos los siguientes términos: la implementación de las actividades tradicionales, el mantenimiento de la población residente y activa de la zona, la búsqueda del equilibrio territorial, tanto demográfico como económico

II

EL RAQUITISMO EMPRESARIAL Y LA DISPERSIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES

El sector secundario abarca todas aquellas actividades que transforman bienes o recursos, siendo la industria y la construcción las principales actividades. Y así como en el sector primario el factor de producción tierra es imprescindible y en el terciario lo es el trabajo, en el secundario el capital es insustituible para la realización de actividades que comprende; aunque, evidentemente han de aplicarse los otros dos factores de producción para que se obtengan los productos de transformación.

El sector industrial que se desarrolló a partir de la Revolución Industrial en Europa primero, y posteriormente en EEUU y Japón desde mediados del siglo XVIII, no tuvo idéntica repercusión ni ejerció en Canarias el mismo papel vertebrador en el proceso económico que en el resto de regiones españolas. A lo largo de la historia económica de las Islas, la agricultura y más tarde la prestación de servicios han sido los elementos de especialización económica, quedando en un segundo plano las actividades propias del sector secundario.

La Revolución Industrial tuvo en Canarias efectos indirectos. La navegación a vapor, por ejemplo, exigió adaptar los puertos a los requerimientos de los buques de vapor (mayor calado, aprovisionamiento de carbón...). Esto repercutió en la simplificación del sistema marítimo del archipiélago. Esa navegación garantizó arribadas en días señalados y singladuras precisas. Si hasta entonces Canarias sólo había podido exportar productos no perecederos (azúcar, cochinilla, vino, orquilla...) ahora podía incorporarse al comercio mundial de productos perecederos: plátano y tomate.

Importó desde entonces los bienes producidos por la industria. Productos

que pasan de ser caros y escasos a ser abundantes y relativamente baratos; piénsese, a modo de ejemplo, lo que el hierro fundido y el vidrio supusieron en la transformación morfológica de las ciudades canarias. La aparición de miradores de hierro fundido y vidrio es significativa de los efectos indirectos inducidos en el archipiélago por la revolución industrial.

Un siglo más tarde, la oposición de la alianza entre la clase terrateniente y la burguesía mercantil para superar la crisis económica que conoció Canarias desde primeros decenios del siglo XIX (un ciclo de dificultades: ruina de la viticultura y de la producción de barrilla, hambruna de 1847, cólera morbo 1851, éxodo de la población a Cuba y Puerto Rico...) está en el origen del Decreto de Puertos Francos de 1852, que establece sustanciales diferencias en relación al resto del Estado español y supone el inicio del modelo capitalista canario. (MACÍAS, 1986⁶⁶)

El puertofranquismo se convirtió desde entonces, por una parte, en una estrategia de crecimiento económico fuertemente vinculada al exterior (al desarrollo de un modelo capitalista dependiente, sensible a los vaivenes de la coyuntura internacional) que en momentos de bonanza generó un ciclo expansivo gracias a la concentración de factores productivos pero una vez acabado éste, vuelven los fantasmas del paro, miseria y emigración; por otra, redujo de forma progresiva la viabilidad de una unidad económica regional (porque esta estrategia se circunscribía a nivel insular y a los intereses de clase de sus grupos dominantes) que se había conseguido precariamente a nivel político con el establecimiento de la Diputación Provincial en 1813 y que se liquidaba con la creación de Cabildos Insulares en 1912.

Las franquicias son analizadas por varios autores como factor limitante de un posible desarrollo manufacturero, basándose sobre todo, en su dependencia exterior; pero la carencia de recursos energéticos, materias primas, capitales, tecnología y tradición industrial, eran obstáculos prácticamente insalvables para potenciar una industria clásica en Canarias. Otro conjunto de factores tampoco ayudaron en la implantación industrial: la pequeña dimensión del mercado isleño, tanto en población como ingresos, el papel de la clase terrateniente y la burguesía

⁶⁶ MACÍAS, A. (1986): "Aproximación a la historia económica contemporánea de Canarias (1800-1960)", en **Geografía de Canarias**, tomo VI, pp. 9-24. Editorial Interinsular Canaria, Santa Cruz de Tenerife.

comercial, que prefería el contrabando con los extranjeros y que obtenía importantes beneficios de las importaciones manufactureras primero, porque descontaban del salario real el peso relativo de las importaciones⁶⁷ y segundo, porque si limitaban la producción local incrementaban su capacidad de negocio. Así, la industrialización de los recursos pesqueros, y de forma indirecta, la expansión del sector tabaquero, entre otras, se favorecieron en el marco industrial canario. Además, las franquicias supusieron la supresión de cualquier imposición sobre el tráfico marítimo, lo que implementó las ventajas de la situación geográfica del Archipiélago como escala obligada en el Atlántico. De ahí, las grandes inversiones estatales en los puertos isleños, que favorecieron al sector exportador gracias sobre todo al comercio de tránsito⁶⁸.

El proceso, que en líneas generales se repite de forma similar en todas las islas con variaciones temporales y variantes locales, conoce una pequeña modificación desde principios de la década de los sesenta del siglo pasado, cuando la actividad agraria inicia un lento e ineluctable declive y las actividades propias del sector industrial ocupan puestos que aquella va dejando libres (RODRÍGUEZ, 1984). Pero esta sustitución no es ni espacial ni temporalmente simultánea. Así, tal y como plantea LABASSE⁶⁹ el paisaje no evoluciona tan rápidamente como lo hacen las condiciones económicas, aun cuando éstas dejan su impronta en el espacio.



Foto II.1. Vista aérea de Vecindario. Autor: C. Moreno.

Es sabido que la instalación y el desarrollo de las actividades industriales en Canarias está condicionada por multitud de factores que no han hecho más que ralentizar su importancia en la economía general de las islas. RODRÍGUEZ (1986) señala seis

factores que han limitado el desarrollo industrial canario: la especialización tradicional en las actividades agrícolas, el tamaño reducido del mercado interior, la

⁶⁷ *Ibidem*, pág. 12.

⁶⁸ *Ibidem*, pág. 13 y 14.

⁶⁹ LABASSE, J. (1973): *La organización del espacio*. I.E.A.I. Madrid.

carencia de materias primas, la lejanía de otros mercados, el particular régimen comercial y el comportamiento del inversor y de las instituciones. Estas afirmaciones se realizaban cuando España no formaba parte del Mercado Común de la Comunidad Económica Europea y estaba aún en vigor el régimen proteccionista que era una barrera ante las importaciones y, a la vez, un impedimento para la producción local industrial por la desgravación con la que procedían los bienes industriales peninsulares. Pero ahora, casi veinte años después, se podrían añadir otros factores que clarifican la situación: la ausencia de cultura industrial, la falta de desarrollo tecnológico propio, el escaso interés del inversor público o privado por la apuesta de la rentabilidad a largo plazo y la importancia que ha tenido el turismo como acaparador de las inversiones.

En general puede afirmarse que las actividades fabriles no han tenido apenas significación ni en la estructura económica de Canarias ni, en particular de la isla de Gran Canaria; así lo confirman todos los estudios de carácter económico y social, desde los del CES a los de la CAIXA. Y aunque en las últimas décadas se han diversificado las actividades y ha crecido el número de empresas y de establecimientos fabriles, la participación de la industria canaria en el PIB regional sigue estando por debajo de la media del conjunto de las regiones españolas⁷⁰. Y así como en otras regiones españolas, o en otros países, la industria ha sido un factor decisivo en el proceso de urbanización, en las Islas no ha ocurrido de igual modo; y como tampoco ha contado con materias primas básicas, no se ha originado un conjunto de industrias transformadoras sobre todo en el apartado de minerales; y el trasvase de los puestos de trabajo que se podrían derivar de la actividad industrial hacia otros sectores económicos (transporte, comercio, finanzas..), aquí no se ha producido.

Los autores que han estudiado la industria en Canarias (MACÍAS, RODRÍGUEZ, NÚÑEZ, JIMÉNEZ, TORRES, etc) demuestran que el tejido industrial canario de menor tamaño que los del resto del Estado con establecimientos más reducidos, si se exceptúan los del subsector del agua y electricidad debido a las particularidades y significación que estas actividades tienen en las islas. Apuntan también que la

⁷⁰ Informe Anual, 2001, CES, pág. 86.

polarización en la especialización estaba muy marcada y se centraba en tabaco, refino de petróleo y agua, gas y electricidad; mostrando una cierta especialización en alimentos y bebidas, papel y artes gráficas y en industrias cerámicas y de cementos.

La Confederación Canaria de Empresarios (COCAEM) manifiesta, sin embargo, en su último informe, que el coste de la ultraperiferia "*como concepto que justifica las limitaciones que padece el desarrollo de la actividad económica en Canarias, se manifiesta con especial intensidad en la industria*"⁷¹. La ultraperifericidad se hace patente en los costes laborales unitarios, que son muy superiores a los del resto de España y en los excedentes de explotación por unidad de explotación que son inferiores a la media estatal y de ahí, que según COCAEM, la cifra de negocios *per cápita* sea también muy inferior.

Factores como la estrechez del mercado, la absoluta dependencia exterior de materias primas y la lejanía de los mercados de abastecimiento se unen a la ultraperifericidad para configurar una industria muy poco capaz de llegar a los mercados extranjeros; por ello la producción de la industria canaria se centra en especial en sectores de demanda muy débil, muy dependientes de la evolución de los servicios y dirigida tradicionalmente al abastecimiento del mercado interior. De ahí que, su crecimiento sea mucho más variable que en el resto del territorio nacional donde la industria, al tener mayor grado de apertura y de difusión al exterior, es capaz de catalizar los vaivenes de las coyunturas internacionales.

Y a pesar de que las actividades industriales tienen concomitancias con los sectores primario y terciario y de que la industria produce beneficios multiplicadores en una economía de escala y crea empleos en otros subsectores como el transporte, la gestión, las finanzas, etc.⁷² y de que además permite un desarrollo simultáneo con el urbano, no ha tenido planes de fomento en Canarias. Las causas no están en la carestía de mano de obra, ni tampoco de los mercados. En comparación con los de algunas regiones continentales éstas serían raquílicas, pero hay que tener en cuenta que tampoco se proponen actividades industriales

⁷¹ COCAEM (2001) **Informe anual**. Pág 17.

⁷² D'ENTREMONT (1997): *Op.cit.*

del tamaño de aquéllas. Las propuestas irían relacionadas con especificidades propias del Archipiélago como podrían ser las del transporte y las de aquellos productos estrechamente relacionados con el aumento del bienestar, que lógicamente tiene su correlativo en el aumento de la demanda y del poder de adquisición y que se reflejan en una amplia gama de productos de uso doméstico. En España, así como desde luego en Europa, puede hablarse de regiones centrales y periféricas en materia de urbanización⁷³; entre las últimas no está Canarias, ni tan siquiera en la segunda o tercera orla periférica y tal y como apunta D'ENTREMONT en los espacios centrales y hasta en las primeras periferias se produjo el efecto de "difusión del desarrollo" que propició la atracción de industrias y de inmigrantes, mientras que en las segundas y terceras periferias se produjo el efecto de *succión* que se manifiesta sobre todo en la marginación económica; y aunque en Canarias muchos hablan de *industria* turística, dada la escasez de industrias complementarias que se han creado en torno a esta especialización, preferiría la denominación de negocio turístico, al menos que las actuales propuestas para mejorar este sector vayan encaminadas a conseguir este objetivo.

Canarias debería también aprovechar las ventajas y el impulso que ofrecen las Zonas Francas y la ZEC a nivel industrial; debería intentar consolidar los distintos incentivos fiscales que permiten compensar el ejercicio de la actividad en una región ultraperiférica y dejar a un lado la trayectoria anterior de cautela en las inversiones industriales mediante la apuesta por la industria de servicios como bien podrían ser las tecnológicas y las comunicaciones, más especializadas, que requieren menor espacio y no son como la tradicional industria anacrónica, contaminantes con macroedificios que requieren todo un sistema de transporte propio como es el caso de la industria hullera; sino que habría que apostar por la industria más inventiva más relacionada con las investigaciones y el desarrollo de las nuevas tecnologías.

El I.A.E. de 1994 recoge 2.495 empresas matriculadas en el sector secundario de las que 2.399 se refieren a *otras industrias manufactureras*. Siete años más tarde, en el 2001, el número de actividades censadas casi se multiplica

⁷³ CUADRADO ROURA, J.R. (1992c): "España en el marco territorial y económico europeo", *Papeles de Economía Española*, nº 11, pp. 15-27.

por dos: 4.680 eran las propias del secundario y de ellas 4.510 las referidas a *otras industrias manufactureras*. Esta duplicación de empresas entre esos dos años se produce sobre todo, como se puede apreciar, por el incremento de actividades en el epígrafe de otras industrias, porque entre 1994 y 2001 desaparecen 4 y 9 empresas en los de transformación de metales y extracción de minerales; mientras que el número de las referidas a energía y agua se incrementan en 69⁷⁴.

En 1994, cinco de cada cien actividades del I.A.E. correspondían al secundario, en el 2001 eran seis de cada cien y se repartían en cuatro subsectores: *energía y agua, transformación de metales y extracción de minerales* de escasa significación y *otras industrias manufactureras* que recoge a la gran mayoría de empresas de este sector.

La mitad de estas actividades se concentraba en Las Palmas de Gran Canaria. Telde es el único municipio, sin ser el capitalino, que consigue sobrepasar el 26% del total en los subsectores de caucho y plásticos, vidrio y cerámica e industria química en las instalaciones de sus polígonos (El Goro, Salinetas, la Cruz de la Gallina y las Huesas). Santa Lucía de Tirajana, San Bartolomé de Tirajana y

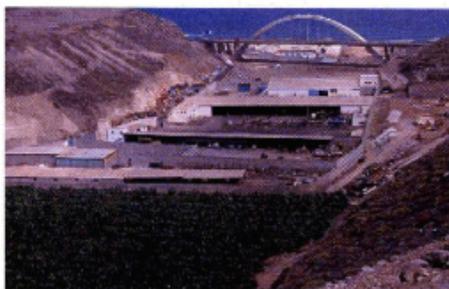


Foto II.2. Vista de El Rincón, en el que se combina agricultura residual, taller y almacén de vehículos

Arucas son municipios que si bien no consiguen alcanzar estos porcentajes, muestran valores significativos a nivel municipal. Tanto en uno como en otros las actividades están relacionadas siempre con la construcción ("*fabricación de piezas de carpintería y metálica*", "*mobiliario de madera para el*

hogar y artículos de carpintería metálica"), la reparación y mantenimiento de buques (en el municipio capitalino), la alimentación ("*industria del pan y bollería*") y las artes gráficas.

⁷⁴ Esta realidad es dispar a la pluriestad por otros autores (HERNÁNDEZ, S. y MORALES, G. (1997): *El espacio industrial en Gran Canaria*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.) que bien puede deberse a la utilización de la diferente información estadística.

El caso de la capital es otro; Las Palmas de Gran Canaria conoce en los últimos años un profundo cambio que aún siendo significativo no se refleja en la estadística por las fechas en que se realiza. Se está abriendo una nueva ciudad, la que se prolonga de la Playa y Avenida de las Canteras, con el centro comercial y el nuevo espacio de ocio presidido por el *Auditorium* y que culminará con la construcción del Parque de la Música. También se están creando nuevos espacios residenciales como los de Siete Palmas y La Minilla, que transformarán la articulación territorial y el funcionamiento de la capital, reforzada con la realización de la circunvalación, potente articulador que modificará la relación entre los municipios del norte y sur de la isla evitando el paso obligado de cualquier tipo de flujos e interrelaciones, por el capitalino.

A. Un marco específico para la industria canaria

Canarias tiene un marco institucional diferenciado basado en sus excepcionalidades de carácter socioeconómico y cultural. En la actualidad el Estatuto Económico Especial para Canarias es el marco institucional con un *status* especial de integración en la U.E. y un régimen económico-fiscal especial dentro del Estado español⁷⁵. La aprobación del artículo 299.2 del Tratado de Amsterdam en 1997 supuso la aplicación para Canarias de la especificidad de área ultraperiférica dentro de la Unión Europea y desde entonces se realizan esfuerzos para concretar el alcance de esta ultraperiféricidad. Así, se han redactado diversos documentos en los últimos años por parte del Consejo Económico y Social, como el *Dictamen sobre el Estatuto de las Regiones Ultraperiféricas de la Unión Europea* y el *Informe anual sobre la situación económica, social y laboral de Canarias* que sirvieron de base para la aprobación por parte de la Comisión Europea en el año 2000 del *Informe sobre las medidas destinadas a aplicar el artículo 299.2 del Tratado de la Unión Europea sobre las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea* (Informe CES, 2001). Este informe permite un tratamiento menos estricto para este tipo de regiones y aborda contenidos que van desde la mejora de los POSEI (Programas Específicos por la Lejanía e Insularidad) en la aplicación de la

⁷⁵ El marco jurídico se basa en el artículo 299.2 del Tratado de Amsterdam, la disposición adicional tercera de la Constitución española y el Estatuto de Autonomía de Canarias.

PAC, la consideración de Canarias a partir de 2006 como *objetivo 2*, e incluso, hasta la continuidad e implementación de un tratamiento fiscal proteccionista de ciertas actividades económicas locales sensibles⁷⁶.

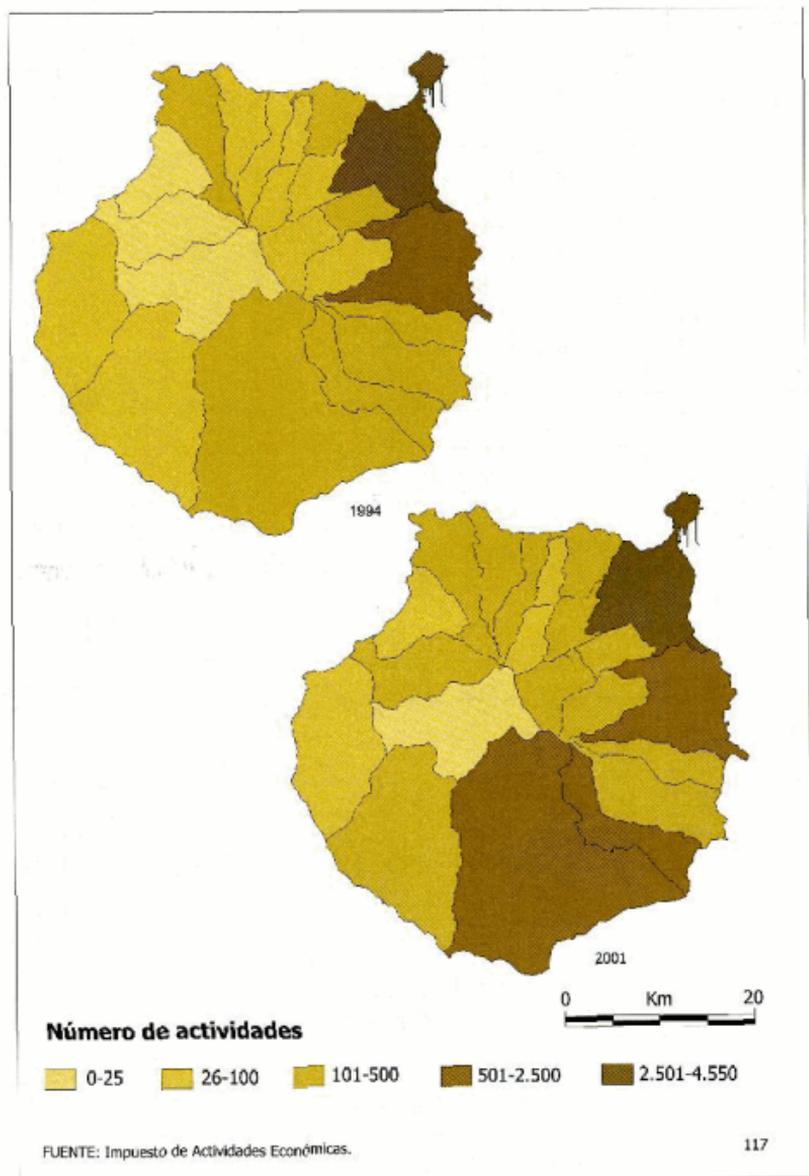
El régimen Económico-Fiscal especial para Canarias dentro del territorio nacional se concreta en la puesta en funcionamiento de la Zona Especial Canaria (ZEC)⁷⁷, que es un instrumento fiscal *"llamado a diversificar sectorialmente la actividad económica insular y generar empleo en sectores muy dinámicos en la economía internacional"* (Informe Anual CES, 2001: 36). Las ZEC suponen la concesión en determinados espacios geográficos: los puertos de Santa Cruz de Tenerife y de la Luz y Las Palmas, los Polígonos de Granadilla y Arinaga y las zonas aeroportuarias de Los Rodeos, Reina Sofía y Gando, de un *status* de baja tributación que estará vigente hasta el año 2008 y al que podrán optar todas las empresas de nueva creación ya sean comerciales, industriales o de servicios, exceptuando las financieras. Las empresas deben estar instaladas en estos espacios salvo las empresas dedicadas a los servicios, que podrán instalarse en cualquier parte del territorio regional. La implantación de las ZEC, puede suponer un enorme impulso a la economía canaria ya que hasta el momento se han aprobado 124 empresas y están comprometidos más de 2.000 puestos de trabajo y podría aumentar si se eliminasen la rigidez actual, y la limitación temporal y espacial, puesto que el temor de los empresarios industriales es no poder recuperar la inversión en el periodo de vigencia. Con la limitación espacial ocurre algo similar; el suelo industrial en Canarias es escaso y si se eliminase la limitación espacial, se eliminaría también parte de la incertidumbre generada por las caídas vertiginosas de las bolsas que consolida la idea inversionista de que el inmueble es el único valor seguro.

En el Informe Anual del CES de 2002, el precio del suelo industrial en Canarias se valora como una de las grandes ventajas para la instalación de actividades industriales debido a que éste está por debajo de la media nacional tanto en alquiler como el de construcción. Pero parece no ser un hecho tan

⁷⁶ De aquí se deriva la admisión de la existencia de una figura tributaria como el proyectado Arbitrio sobre las importaciones y Entrega de Mercancías en las Islas Canarias.

⁷⁷ El marco jurídico que hizo posible la existencia de las ZEC son la Ley 19/1994 de 6 de julio y R.D.L. 3/1996 de 26 de enero, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

MAPA II.1:
NÚMERO DE ACTIVIDADES SECUNDARIAS



evidente cuando ha sido el elevado precio del suelo lo que ha frenado las expectativas de desarrollo de esta zona de baja tributación en Gran Canaria; por ello se propone desde el Consejo Rector de la ZEC la titularidad como tal de todos los espacios industriales de Canarias, para así frenar el interés especulativo y evitar ciertas formas de connivencia entre la administración y los propietarios del suelo.

La Autoridad Portuaria, el Club de Exportadores e Importadores de Canarias y el Consorcio creado a tal fin, han conseguido resolver un conjunto de problemas y demoras para la creación en Gran Canaria de una Zona Franca en el Puerto de La Luz y Las Palmas, que se ampliará en un corto plazo de tiempo a Arinaga. Una zona franca *"es una parte del territorio que está separada físicamente del resto por un muro y donde hay un control de acceso a la entrada de mercancías, y en ese territorio no se aplica la política comercial europea, ni los aranceles ni se cobran impuestos aduaneros. Tampoco se aplica el IGIC, ni se cobra el Arbitrio Insular a la Entrada de Mercancías (AIEM)"*⁷⁸. A finales de octubre del 2002, eran trece las empresas que, antes de que acabase el año, se iban a beneficiar de estas ventajas y está previsto la implantación de, al menos, diez empresas más en un plazo no superior al año. El objetivo de este tipo de zonas es articular una serie de medidas para internacionalizar ciertas actividades económicas, en especial el beneficio al comercio exterior.

Tanto la ZEC como la Zona Franca se orientan a dar forma a un conjunto de medidas encaminadas a solventar los problemas económicos de Gran Canaria, sobre todo los industriales; se pretende con ello favorecer a determinadas empresas que, por su importancia, pudieran implementar la actividad económica de este sector; pero también pueden ser objeto de la desaprensión de algunos empresarios para obtener mayores beneficios sin generar riqueza ni puestos de trabajo.

El Gobierno de Canarias ha estado preocupado por incrementar la participación de la industria en la economía canaria; de ahí que el Parlamento de Canarias aprobase el Plan de Desarrollo Industrial de Canarias (PDINCA 1998-2002) que tiene como objetivos a largo plazo la contribución de la mejora de la

⁷⁸ C.P.S. (2002): "Un enclave estratégico", *La Provincia. Diario de Las Palmas*, 17 octubre, 2002, pág. 14.

cualificación y el sostenimiento y creación de mayor empleo industrial. A la vez, pretende lograr el desarrollo territorial y de infraestructuras industriales mediante un conjunto de acciones de apoyo a la seguridad industrial y de fomento a la disponibilidad, ordenación y calidad del suelo industrial. Y, de forma más concreta, pretende adoptar, en el subsector minero, medidas correctoras que le permitan la adecuada explotación de los recursos mineros y la conservación de los acuíferos⁷⁹.

B. Una localización dispersa y lineal de pequeños espacios industriales

Dada la significación que estos espacios tienen en la estructura y organización territorial de la isla se ha considerado necesario su estudio como un factor determinante a nivel económico. El tema ha sido analizado en profundidad en otro estudio (HERNÁNDEZ, 2003), por lo que aquí solo se expondrá aquellos aspectos relevantes para nuestra investigación.

Los cuarenta y cuatro espacios industriales de Gran Canaria se reparten en 14 de los 21 municipios y de los 15.961.499 m² de suelo industrial 3.168.972 m² están pendientes de ejecución (CUADRO II.1). El gran espacio industrial grancanario situado al amparo de la autovía GC-1, es Arinaga, que ocupa una extensión de 5.110.071 m² con una ocupación máxima del 80% de su superficie. Se creó en 1972 al abrigo de la Asociación Mixta de Compensación y ha cumplido las cuatro fases previstas de adecuación infraestructural (HERNÁNDEZ y MORALES, 1997:113-114) e incluso este año las ha superado el inicio de las obras de la ampliación del Puerto de Arinaga.

Esta es una obra que después de más de casi dos decenios se va a llevar a cabo a pesar de la oposición de una parte de los residentes que la valoran más como una acción especulativa que como factor de desarrollo económico⁸⁰ puesto que la pesca artesanal, ya escasa, se verá desplazada; tampoco cuentan con el apoyo del reducido grupo de deportistas que practican surf y windsurf en las playas del entorno pues una vez concluido el puerto desaparecerá el fuerte oleaje, corrientes y vientos, elementos que las han convertido en privilegiadas para estas

⁷⁹ PDINCA 1998-2002, Viceconsejería de Desarrollo Industrial e Innovación Tecnológica.

⁸⁰ *Canarias7*, 15 de mayo de 2002, pág.17.

prácticas. Pero a pesar de todo, se llevará a efecto por el entendimiento entre las administraciones municipales e insulares, la autoridad portuaria y la gerencia del Polígono Industrial de Arinaga. Este puerto puede suponer una de las piezas de conexión en el corredor costero, que hasta hace muy poco quedaba limitado por el aeropuerto de Gando y hoy se ha prolongado hacia el sur. La localización estratégica del polígono modificará la vertebración territorial de este territorio, puesto que al situarse en el centro geográfico de este corredor, puede convertirse en uno de los centros neurálgicos de desarrollo económico, tal y como le ocurrió al Puerto de La Luz a finales del siglo XIX que se convirtió en la estación más importante de suministro de carbón del Archipiélago. La situación geográfica del Polígono de Arinaga, a 25 Km. de la capital insular y de su puerto, a 8 Km. del aeropuerto y a 22 de la zona turística, de topografía prácticamente llana y con accesos directos tanto a la autopista GC-1, como a las dos carreteras comarcales C-812 y C-815 (entre Las Palmas y Mogán y entre Arinaga y Agüimes) le confieren el carácter estratégico, además de por la consideración como espacio de la ZEC y de la Zona Franca.

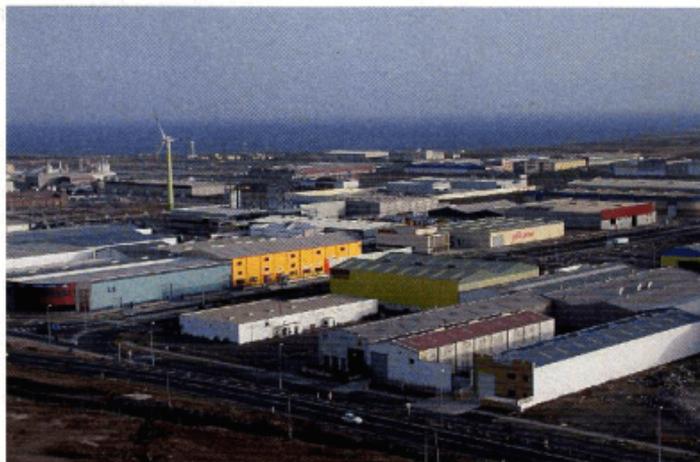


Foto II.3. Polígono Industrial de Arinaga, Zona ZEC, Zona Franca y la mayor superficie industrial de Gran Canaria (C.Mreno)

Telde es el municipio que cuenta con mayor número de unidades fabriles

de gran extensión gracias al papel dinamizador de la actividad industrial que ha ejercido la autopista GC-1. Alberga en su término 14 superficies industriales (Cruz de la Gallina, El Goro, Jinámar, La Francia, Las Rubias (futura sede del Tanatorio), Salinetas, Maípez-Los Cascajos, El Goro SUNP (PAU10), El Goro SUNP (PAU 11), Las Huesas Sur, Caserío de Gando, Cruce de Gando, Salinetas2 y el Goro SUNP (PAU 1.3.U) ocupando 3.470.580 m² de superficie bruta, pero de origen y productividad diversas. Unos son polígonos, otros áreas espontáneas, otros han surgido desde la propia iniciativa privada y otros más han encontrado en la normativa urbanística un medio para su reconversión (HERNÁNDEZ y MORALES, 1997: 132). El Goro, Salinetas y Jinámar han seguido diferentes procesos de gestación y encabezan una lista aún pendiente de aumentar pues el Ayuntamiento y el Instituto Tecnológico de Canarias (ITC) están dando forma al parque empresarial de Las Huesas al abrigo de la autopista. El primero ya ha cumplido sus bodas de plata y pretende incrementar su superficie en 400.000 m² más en la cuarta fase. En Telde, en los espacios industriales situados en suelo urbanizable puede instalarse cualquier tipo de industria en general, salvo aquellas catalogadas como nocivas, insalubres y peligrosas; en cambio, en los ya consolidados en suelo urbano hay mayor variedad, con predominio de almacenes, talleres, bajos de oficina, y comercio mayorista de gran superficie (SIECAN, 2001).



Foto II.4. IKEA, Industria situada en el Polígono de Salinetas (Telde).

La reconversión de las instalaciones de la antigua CINSA en el parque

empresarial ayudará a que el Polígono de Salinetas gane en importancia; ubica además, una desaladora puesta en marcha en el año 2000 a la que se añadirá otra, pendiente de ejecutarse.

El Polígono de Jinámar se creó junto al Polígono residencial homónimo y tiene hoy 23 naves. Ha sido uno de los espacios industriales mejor realizados desde el punto de vista de la urbanización (no así el residencial) en el que las calles son simétricas, las infraestructuras se encuentran entre las de primera calidad y cuenta con un "edificio inteligente" dotado de medidas de seguridad, extinción de incendios y vigilancia por control remoto.

En el corredor costero, además de los espacios industriales ya mencionados, se encuentran otros nueve que se reparten en igual número los municipios de Ingenio, Santa Lucía y San Bartolomé de Tirajana. Dos de los de Ingenio: Capellanía del Lozano y Majorera Industrial, son los mayores, con algo más de 300.000 m² cada uno, y en ellos que está permitida cualquier industria de obtención, transformación y transporte de bienes, talleres de reparación y lavado de coches, entre otros.



Foto II.5. Trasera de la fábrica de tabaco B.A.T. en Barranco Seco. Su presencia ha contribuido al proceso de urbanización de las laderas del lomo en El Secadero.

**CUADRO II.1.:
ESPACIOS INDUSTRIALES EN GRAN CANARIA**

Zona Industrial	Municipio	Superf. Bruta m ²	Tipo de Suelo
Las Moriscas sector 3	Agáete	150.000	Urbanizable
Montaña Blanca	Arucas	186.500	Urbano
Hoya López	Arucas	186.500	Urbanizable
Polígono Industrial Arinaga	Agüímes	5.110.071	Urbano
San Isidro el Viejo	Gáldar	355.600	Urbanizable
Capellanía de Lozano	Ingenio	322.200	Urbano
Mayorera Industrial	Ingenio	300.000	Urbano
Llano del Deán	Ingenio	249.226	Urbanizable
Barranco Seco	Las Palmas G.C.	114.700	Urbano
Díaz Casanova	Las Palmas G.C.	58.140	Urbano
El Sebadal- Escarlata	Las Palmas G.C.	562.359	Urbano
Escaleritas	Las Palmas G.C.	42.000	Urbano
La Paterna-Los Tarahales	Las Palmas G.C.	82.165	Urbano
Lomo Blanco-Las Torres	Las Palmas G.C.	271.944	Urbano
Miller Bajo	Las Palmas G.C.	411.848	Urbano
Lomo Blanco III Industrial-Las Torres	Las Palmas G.C.	69.000	Urbanizable
Díaz Casanova Vista Hermosa	Las Palmas G.C.	19.780	Urbanizable
La Cazuela S-9	Las Palmas G.C.	156.658	Urbanizable
Barranco Seco, Industrial	Las Palmas G.C.	111.080	Urbanizable
Arguineguín	Mogán	41.000	Urbano
Urb. Bellavista lote 10,6	San Bartolomé T.	17.024	Urbano
Juan Grande Industrial SUP. S1.2	San Bartolomé T.	41.300	Urbanizable
Tablero Industrial I, SUP, S.1.1	San Bartolomé T.	80.000	Urbanizable
Valle San Nicolás SAU.Polígono 5	San Nicolás T.	55.700	Urbanizable
S.U. Industrial Agrícola nº 10	Santa Lucía T.	30.560	Urbano
S.U. Industrial Agrícola nº 11	Santa Lucía T.	8.100	Urbano
S.A.P.U. Sector 12 Industrial	Santa Lucía T.	420.250	Urbanizable
Llano Alegre SAU-7	Santa M ^a Guía	88.854	Urbanizable
Cruz de la Gallina	Telde	105.480	Urbano
El Goro	Telde	657.790	Urbano
Jinámar	Telde	105.020	Urbano
La Francia	Telde	187.170	Urbano
Las Rubieras	Telde	164.600	Urbano
Salinetas	Telde	725.970	Urbano
Maípez-Los Cascajos	Telde	26.740	Urbano
El Goro SUNP (PAU 10)	Telde	220.500	
El Goro SUNP (PAU 11)	Telde	201.000	Urbanizable
Las Huesas Sur SUNP	Telde	30.000	Urbanizable
Cruce de Gando SUNO	Telde	166.200	Urbanizable
Caserío de Gando	Telde	235.300	Urbanizable
Salinetas SUNP	Telde	135.900	Urbanizable
El Goro SUNP (PAU 1.3 U)	Telde	50.000	Urbanizable
Tres Acequias SAU Sector 8	Teror	99.100	Urbanizable
Las Carreñas	Valsequillo	15.536	Urbano
El Hornillo	V.San Mateo	47.024	Urbanizable

FUENTE: SIECAN, 1998

En el espacio periurbano de Las Palmas de Gran Canaria se cuentan otros once espacios destinados a uso industrial ocupando zonas tan diversas como los márgenes de la autopista GC-1, el eje viario del norte, el interior del municipio e, incluso, en las proximidades del Puerto (Barranco Seco, Díaz Casanova, El Sebadal, Escaleritas, La Paterna-Los Tarahales, Lomo Blanco-Las Torres, Miller Bajo, Lomo Blanco III, Díaz Casanova-Vista Hermosa, La Cazuela, Barranco Seco²) que “[con motivo de] Las transformaciones territoriales surgidas en la ciudad capitalina a partir de los años sesenta .../... se fueron creando [como] apéndices productivos con el fin de acoger actividades molestas o peligrosas en la ciudad... [la] razón por la que se busca un emplazamiento periférico o marginal [se debe] a una doble exigencia: la nueva zona industrial debe situarse en lugar y a distancias tales que no estorbe el crecimiento del área residencial, al tiempo que garantiza la accesibilidad al propio núcleo urbano”⁸¹; pero muchos de estos espacios han quedado englobados en el perímetro urbano y en no pocas ocasiones estrangulados por el mismo; así Los Tarahales, Miller Bajo, Barranco Seco y Escaleritas han acabado por ser rodeados de otros usos: residenciales, comerciales, etc.; y otros, creados fuera del continuo urbano terminarán, igual que los anteriores, siendo alcanzados.

El resto de los espacios industriales se localizan fuera de este corredor costero del sureste, en formaciones aisladas del nordeste de la isla (HERNÁNDEZ y MORALES, 1997:121): son los espacios de Montaña Blanca en Arucas, municipio que tiene previsto la creación de un nuevo espacio industrial de 186.500m² en Hoya López; San Isidro el Viejo en Gáldar y Llano Alegre en Santa M^a de Guía.

La concentración de empresas que desde los años setenta del siglo pasado se han producido en torno al eje vertebrador que se alarga más de 30 km., siguiendo la autopista GC-1 y constituyen un continuo que no tiene semejanza en el resto del territorio insular. Esta concentración espacial alejada de la costa, ocupada por la actividad residencial y agrícola tiene prevista su ampliación, ya que todos los municipios que están afectados por el corredor costero prevén el

⁸¹ HERNÁNDEZ, S. y MORALES, G. (1997): *Op.cit.*, pág. 120-121.

incremento del suelo industrial mediante la colmatación de los ya existentes, como Salinetas en Telde o incorporando nuevos espacios como el de Bellavista en el municipio de San Bartolomé de Tirajana.

La importancia económica del sector industrial en Canarias es evidente. Las 140 principales empresas canarias superaban en el año 2001 los 8.348 millones de euros de facturación. A treinta de ellas se debía el 55% (EQUIFAX, 2000) del total de la facturación, lo que denota una alta concentración de ingresos. Las establecidas en la provincia de Las Palmas (78) facturaron 4.876 millones de euros en ese año, de las que las 15 primeras ingresaron más del 50% del total; éstas están relacionadas con la automoción, la distribución de combustible, la construcción y la agroalimentación, tal y como se observa en el siguiente cuadro.

**CUADRO II.2:
FACTURACIÓN DE LAS PRINCIPALES
EMPRESAS. LAS PALMAS, 2001.**

Denominación	Millones de euros
DISA	450
FREIREMAR	291
LOPESAN	284
AGRUCAN	284
DOMINGO ALONSO	282
CITA	225
ENROBANAN CANARIAS	220
GRUPO FLICK CANARIAS	207
BANCHÍO	180

FUENTE: *Actualidad Económica*, nº 12, pág. 16. 2002.

C. El subsector de la energía y el agua

Si se tiene en cuenta sólo el número de empresas declaradas en el subsector de energía y agua, no resulta ser tan relevante puesto que sólo supone el 2,2% del total de las actividades del sector secundario en 1994 y el 1,3% en 2001; pero tal y como vimos más atrás, aquí, el dato cualitativo es mucho más importante. En la isla se declaran 55 empresas en este subsector en el año 1994, siendo la actividad de "Captación, Tratamiento y distribución de aguas" la que sobrepasa el 56% del total de este apartado. Son, en su mayoría, empresas de carácter privado: *Hnos Naranjo Morales S.L.* en Arucas, *Aguas Arguineguín*, *Puerto Mogán* y *Cortadores de Puerto Rico* en Mogán, *Comunidad de Aguas El Palmito*, *Comunidad Las Huesas* en Telde, y *Manuel Naranjo* en Santa Brígida, excepto la

empresa mixta de abastecimiento de aguas, *EMALSA*, en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria.

El resto, 24 empresas, se agrupan en 8 epígrafes: Producción de Energía Termoeléctrica; Otras Producciones de Energía; Transporte y Distribución de Electricidad; Fabricación y Distribución de Gas; Captación de Agua para suministro; Tratamiento de Agua para suministro; Distribución del Agua para núcleos urbanos y Servicio de Alcantarillado y Evacuación de Aguas.

En el año 2001, el número de empresas declaradas en este subsector ascienden hasta 124, de las que 34 se agrupan en el subepígrafe "Captación de Agua para el suministro" y 33 empresas en el de "Captación, Tratamiento y distribución de aguas", entre las que destaca *Gestión de Aguas del Norte SA*, en Gáldar, *Seragua SA*, en Ingenio, *Ionics Ibérica SA* y *Eléctrica Maspalomas SA*, en San Bartolomé de Tirajana, *Insuramal SCP*, en Telde y *SAT Cienfuegos R.L.* en Las Palmas de Gran Canaria.

El municipio de Telde en 1994, reúne cerca de una tercera parte de las empresas de este subsector en el que sobresale la participación en la "Captación, Tratamiento y Distribución de Aguas"; el municipio de Las Palmas de Gran Canaria es el segundo que mayor número de empresas posee en este subsector y al igual que en el de Telde lo más significativo es el número de empresas en el epígrafe de "Captación, Tratamiento y Distribución de Aguas". En el año 2001 Las Palmas de Gran Canaria casi multiplica por tres el número de empresas en este subsector, siendo significativa el registro de seis nuevas empresas en el subepígrafe de "Captación de Agua para el suministro": *Mancomunidad de Aguas de Firgas SL*, *Comunidad Pozo Huerto Los Ciruelos*, *Francisca León Álvarez*, *Cabrera Cabrera SA*, *Ma Jesús Ventura Viera* y *Juan Déniz Ventura*. En el municipio de San Bartolomé de Tirajana se produce un incremento similar sobre todo en los subepígrafes "Captación de Agua para el suministro" y en el de "Captación, Tratamiento y Distribución de Aguas".

1. La energía en una región vulnerable

La promoción de un desarrollo equilibrado y respetuoso con el medio ambiente, junto con la previsión del desarrollo energético de Canarias, son objetivos que están recogidos en el Plan Energético de Canarias, PECAN⁸². La necesidad de este Plan guarda relación con el agravamiento de los problemas seculares que sufre Canarias en materia energética y pretende paliar o, al menos, reducir alguno de ellos, que iremos analizando brevemente.

Canarias es una región con un alto índice de vulnerabilidad, en primer lugar porque mantiene una total dependencia del exterior en materia energética por el tipo de combustible que se consume (petróleo y sus derivados) derivada de la total y absoluta ausencia de materia prima propia; segundo, porque cada isla forma un sistema aislado que no permite recibir los trasvases *clásicos* de energía eléctrica; tercero, porque está alejada de cualquier fuente de aprovisionamiento de energía; y cuarto, porque a pesar de ser una región con recursos eólicos y solares no se ha apostado por un sistema energético basado en las energías alternativas. Estos hechos convierten a la región en un sistema bastante inestable en materia energética.

De ahí que hace diez años surgiera la necesidad de aprobar un Plan Energético y que éste contemplase entre sus objetivos inmediatos la utilización de energías renovables endógenas, además de, garantizar el suministro, fomentar el uso racional de la energía y disminuir el impacto de la energía sobre el medio ambiente. La difusión de las energías renovables endógenas traería consigo la disminución de la dependencia exterior, la diversificación de la utilización de fuentes de energía, y por último, la reducción de la contaminación, sobre todo la volátil y la derivada de la desulfuración (lodos), puesto que los mayores índices de contaminación energética proceden de la utilización de los vehículos⁸³.

Desde 1990 en que se aprobó el Plan Energético de Canarias, PECAN, el

⁸² Aprobado en Resolución Parlamentaria el 30.1.90. El PECAN se ha gestionado mediante el programa PROCASOL 2000, Promoción de Instalaciones Solares en Canarias y se está completando la segunda fase del Programa de Auditorías Energéticas.

⁸³ OSORIO, (2000): *Op.cit.* pág 699.

Gobierno Regional ha estimado la necesidad de elaborar un nuevo Plan que se ajuste a la nueva realidad del sector energético; por eso, a finales de octubre de 2002 se presentó un segundo PECAN, el renovado, que se encargará de la regulación de todo lo relativo a la planificación energética hasta el año 2011. En la Memoria elaborada por la Comisión de Energía, Control y Seguimiento del Plan se justifica en tres aspectos la necesidad de elaborar un nuevo documento. Primero, por el impacto legislativo que ha tenido la liberalización de los sectores energéticos, obligando a la adaptación a las *nuevas reglas del juego* para hacer posible un aumento de la competencia interempresarial. Segundo, por el importante avance de las nuevas tecnologías energéticas, en especial las centrales de ciclo combinado. Tercero, y último, por la mejora de las tecnologías eólica y solar fotovoltaica y el desarrollo de nuevas energías como la del hidrógeno.

El PECAN, por otra parte, establece como objetivos prioritarios favorecer la diversificación energética, dando especial importancia al empleo de fuentes endógenas, al impulso de la competencia entre empresas y entre fuentes de energía, al establecimiento de un control público sobre las actividades energéticas que se ejerzan en régimen de monopolio de hecho, y finalmente, al mantenimiento y ampliación, siempre que fuera posible, de la garantía estatal en cuanto a la equiparación de los precios finales que han de pagar los consumidores canarios, en relación al resto de los del territorio nacional⁸⁴. Pero, quizá la apuesta más notable es la de impulsar la reducción de las repercusiones medioambientales que generan todas las manifestaciones energéticas mediante el aumento de la eficiencia de los procesos energéticos, el incremento de tecnologías que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, el impulso en el empleo de combustibles con menor impacto contaminante y la reducción de los impactos producidos por el transporte y las instalaciones de depósito y distribución de la energía.

En la presentación social del renovado PECAN, que tendrá vigencia hasta el 2011, se puso de manifiesto que los límites de emisión de dióxido de carbono señalados por el Protocolo de Kyoto se superaban con creces en las Islas; en concreto, la emisión de CO₂ supera los 12 millones de litros, que supone un

⁸⁴ Consejería de Presidencia e Innovación Tecnológica, 2002: **Plan Energético de Canarias**. Gobierno de Canarias.

incremento en los diez últimos años de un 25%. Las propuestas que se barajan para reducir el nivel de estas emisiones contaminantes están relacionadas con la potenciación del consumo de energías limpias a la vez que se reducen las más contaminantes. Los compromisos se concretan en reducir del 99.5% al 78% la dependencia del petróleo, alcanzar la obtención de energía mediante fuentes de energía renovables hasta un 22%, incrementar la potencia eólica en más de 650MW e instalar 225.000 m² más de paneles solares⁸⁵.

El incremento de la utilización de energías renovables también está previsto en el Libro Verde de las Energías Renovables y en el Libro Blanco de las Energías Renovables; así mismo, la Comisión Europea ha aprobado el aumento de la participación de este tipo de fuentes de energía para el año 2010 a un 12% del total consumido. Pero la utilización de una fuente de energía, renovable y endógena, no solventaría todos los problemas energéticos de Canarias; es más, causaría otros nada desdeñables que sólo una buena planificación podrá solventar. Una de las dificultades al incremento de fuentes de energía alternativas, es que tanto la energía eólica como la solar están sujetas a las variabilidades climáticas; y aunque las fuentes estadísticas aseguren un número de horas de sol y de viento suficientes, las previsiones corresponden a un período largo de tiempo y no

APROVECHE LA ENERGIA GRATUITA DEL SOL

ORELECT, S.L.

EMPRESA AUTORIZADA PARA LA PROMOCION E INSTALACION DE ENERGIA SOLAR TERMICA DEL PROGRAMA PROCASOL

- * PROYECTOS E INSTALACIONES DE ENERGIAS GRATUITAS
- * ESTUDIOS DE AHORROS ENERGETICOS
- * PRODUCCION DE AGUA CALIENTE SANITARIA
- * CLIMATIZACION DE PISCINAS
- * RITS FOTOVOLTAICOS PARA CONEXION A RED

(Producción de Kw. para su venta a 8¢ plus.)



APROVECHE AHORRO Y LE TRANSMITAMOS LAS SUPERVISIONES DEL GOBIERNO DE CANARIAS PARA INSTALAR SU EQUIPO SOLAR EN SU VIVIENDA

ORELECT, S.L.

Calle General, 48, 1º • 38003 Las Palmas de Gran Canaria
Teléfono: 928 26 23 75 • Móvil: 609 50 52 14
Fax: 928 38 20 89

permiten precisar lo que ocurrirá cada día. La respuesta a este problema podría estar en la búsqueda de soluciones para el almacenamiento, puesto que el notable potencial de las energías renovables en Canarias acortaría la dependencia exterior de combustibles mediante la

diversificación. Aún así, el incremento de la producción energética mediante fuentes alternativas, sobre todo la energía eólica, ha sido bastante progresivo en

⁸⁵ *Ibidem*.

cuanto las Islas han pasado de producir 0,090 gw en 1985 a 223,01 gw en 2000⁸⁶.

La pregunta que cabe hacerse es que si los medios técnicos lo permiten y las condiciones ambientales son las más idóneas ¿por qué Canarias no es una de las regiones punteras en producción de energía procedente de sistemas alternativos a la de los combustibles fósiles?

a. El monopolio de la electricidad como fuente de energía

La electricidad se ha convertido en un elemento imprescindible en el consumo familiar (iluminación, electrodomésticos, calefacción, ventilación, etc.) y en todas las actividades ya sean artesanales, industriales o comerciales y para los servicios, sobre todo algunos como los bancarios y los administrativos (BASTIÉ y DEZERT, 1980). El incremento de la necesidad energética está directamente relacionada con el aumento del nivel de vida y mucho más si los progresos en las telecomunicaciones y en los flujos informáticos inciden en la disminución de la movilidad de viajeros.

Los valores de consumo de energía eléctrica en Canarias son muy similares a los de las regiones septentrionales con un desarrollo industrial significativo, de acuerdo con lo expuesto por D'ENTREMONT⁸⁷. Pero Canarias está situada en una latitud en la que el uso de la energía para la calefacción y el alumbrado no está generalizado ni posee tampoco niveles de industrialización como las regiones "técnicamente" industrializadas; ni tampoco las industrias instaladas son grandes devoradoras de energía, salvo las plantas desaladoras y la refinería, que por otra parte se autoabastece con una planta de cogeneración de energía. Además, a pesar de estar inmersa en un área considerada desarrollada, no es una región altamente urbanizada en la que el consumo de energía sea muy elevado. El que Canarias, y en especial Gran Canaria, tenga unas cifras tan elevadas de consumo de energía eléctrica, se debe principalmente a la proliferación de plantas desaladoras de agua de mar. El escaso interés inversor y financiero unido a la monopolización del sector eléctrico en España son causas para que no existan

⁸⁶ Informe anual. CES, 2001, pág 82.

⁸⁷ D'ENTREMONT (1997): *Op.cit.*

alternativas reales a este elevado consumo. El aprovechamiento de materias primas gratuitas e inagotables como el sol y el viento no han constituido una alternativa porque ni los grupos inversores, ni los intereses económicos, ni la clase política han decidido apostar por ellos.

La empresa UNELCO-ENDESA es la única que suministra energía eléctrica en Canarias. En Junio de 2002 la potencia suministrada a los consumidores llegó a sumar 1.603,7 MW⁸⁸, lo que supone un incremento del 5.14% del total de la potencia instalada en las Islas con respecto al mismo periodo del año anterior. Este porcentaje de crecimiento en las islas orientales ha sido del 3.98% frente al 6.84% de las occidentales.

Las principales magnitudes de UNELCO-ENDESA la sitúan en el primer lugar como grupo industrial de Canarias y en el segundo puesto por cifras de negocios; y tiene previsto ampliar sus inversiones entre los años 2002-2006 en unos 900 millones de euros, que irán destinados principalmente al ámbito de la producción de la electricidad (incremento de la potencia de las centrales), así como, a un conjunto de medidas para controlar las emisiones y, además, para implementar y mejorar la red de transporte y distribución de esta fuente energética. También figura en su plan de inversiones la construcción de otras dos centrales de ciclo combinado, una en Granadilla de Abona en Tenerife, de 219 MW, y otra en el Barranco de Tirajana de igual potencia, (ambas utilizarán el gasóleo como combustible); lo que supondrá un incremento del 27% de la potencia instalada en las Islas.

Teóricamente, la condición de monopolio de la eléctrica ENDESA-UNELCO, se modificará en breve. Las conversaciones entre las administraciones central y autonómica van encaminadas a que el segmento de la distribución energética pase a la empresas Red Eléctrica de España (REE) de la que el 28.5% del capital es accionista el ejecutivo español⁸⁹. La aparición de la REE como nuevo operador en la distribución energética se ofrece por parte de la Consejería competente como un freno al incremento constante en el recibo de la luz y una fórmula para ampliar las

⁸⁸ Consejería de Presidencia e Innovación Tecnológica. Gobierno de Canarias.

⁸⁹ *Ibidem*.

perspectivas de mejora del rendimiento en las potabilizadoras y parques eólicos, además de posibilitar la mejora de los servicios. Surge un nuevo operador, pero no una liberalización de los cauces de distribución.

b. La incipiente incorporación de las energías renovables

En Canarias la mayor parte de la energía renovable proviene de las plantas eólicas mientras que la minihidráulica y la fotovoltaica tienen escasa presencia. Gran Canaria fue pionera de la instalación de parques eólicos en Canarias cuando la empresa Aerogeneradores Canarios instaló, en 1989, un campo eólico en Arinaga que se ha confirmado como una de las mejores zonas para la explotación del viento como fuente alternativa de energía. Desde entonces, Gran Canaria ha continuado incrementando la producción de energía derivada de plantas eólicas desbancado del primer lugar a Fuerteventura en 1999⁹⁰ con la instalación de los Parques Eólicos en el Sur de la isla, concretamente en el Barranco de Tirajana y Juan Grande (CUADRO II.3). Los proyectos para incrementar la producción de energía por medio de este sistema se siguen sucediendo; así, el Ayuntamiento de Agüimes junto con ENDESA ha promovido un proyecto que permitirá contar con un nuevo parque eólico en este municipio para principios del mes de abril del año 2003 (en la carretera de acceso a la Playa de Arinaga)⁹¹; esta nueva instalación pretende alcanzar una producción de energía al menos igual al consumo del término municipal, y ahorrar 4.700 Tm de combustible⁹². El Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana también ha apostado por introducir la utilización de energía procedente del viento en sus servicios. Para ello ha solicitado al Ejecutivo Canario la instalación de cuatro megavatios para poder suministrar corriente eléctrica destinada al funcionamiento del alumbrado público y las instalaciones municipales.

⁹⁰ *Ibidem*, pág 83.

⁹¹ **CANARIAS7**, 24 marzo, 2003, pág. 28

⁹² El coste del parque eólico, de 6.180Kw, rondará los 5.980 meuros y combinará la eficacia con el diseño además de evitar la emisión a la atmósfera de 14.700Tm de CO₂. *Ibidem*.



Foto II.6. Campos eólicos en los municipios de Agüimes y Santa Lucía de Tirajana. (C. Moreno.)

**CUADRO II.3:
EVOLUCIÓN DE LA POTENCIA Y DE LA PRODUCCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA
EÓLICA EN GRAN CANARIA**

	1999		2000		2001	
	KW		KW		KW	
Aerogeneradores ACSA	225	835.690	225	839.960	225	844.400
Parque eólico Agutona	200	569.400	200	510.530	200	505.710
Aerogeneradores VESTAS	200	720.200	200	709.200	200	609.200
Aerogeneradores Juan Grande	150	85.860	150	0	150	0
Parque eólico Arinaga	360	973.600	360	89.360	360	847.200
Parque eólico Tenefé	1.125	5.044.200	1.125	4.774.100	1.125	4.409.600
Aerogeneradores Pozo Piletas	225	834.380	225	727.930	225	768.320
Aerogeneradores La Aldea	225	548.000	225	406.200	225	458.000
Parque eólico Juan Grande	20.100	56.378.400	20.100	28.269.550	20.100	63.264.650
Parque eólico Cueva Blanca	1.320	4.635.600	1.320	4.398.000	1.320	4.284.000
Aerogeneradores Agaete	150	452.200	150	436.000	150	433.900
Parque eólico Santa Lucía	4.800	16.616.000	4.800	15.256.000	4.800	15.158.000
Parque eólico Tirajana	1.260	2.438.400	1.260	3.806.400	1.260	3.446.400
Pérez Déniz Eólica	2.000	9.040.610	2.000	6.737.020	2.000	6.582.884
ITC-ENERCON	460	2.257.209	460	1.857.994	460	1.716.370
ITC VESTAS	455	1.479.025	455	1.763.893	455	1.279.241
Artes Gráficas	450	1.812.025	450	548.131	450	341.991
Finca San Antonio	1.500	4.845.600	1.500	4.641.600	1.500	4.654.200
La Vereda	225	146.426	225	176.764	225	177.238
Parque eólico Lomo El Cabezo			1.800	8.365.076	1.800	8.783.560
Parque eólico Bahía Formas III			5.000	9.590.013	5.000	21.873.889
Parque eólico Bahía de Formas IV			5.000	12.707.709	5.000	19.339.648
Parque eólico La Punta			5.500	17.471.068	5.500	23.166.039
Parque eólico La Gaviota S.A					6.930	22.436.420
Aerogeneradores CENEMESA	300	0	300	0	300	0
GRAN CANARIA	35.430	109.712.826	52.730	124.896.738	59.660	182.441.440

FUENTE: INDUSTRIA, COMERCIO Y ENERGÍA (2000): **Memoria de Gestión**. Viceconsejería de desarrollo Industrial y Tecnología

En la actualidad existen dos tipos de aerogeneradores; los de turbinas pequeñas para consumo privado, que tienen una capacidad de producción entre los 250 w y los 10 kw, más apropiados para zonas en las que es difícil la conexión a la red energética, y los de turbinas mayores, denominadas de media potencia,

entre 100 kw y 3.000 kw (OSORIO, 2000), adecuadas para el consumo a gran escala y que están conectadas a la red energética de UNELCO. El problema de los aerogeneradores reside en el impacto paisajístico, visual y sonoro⁹³ que en la población residente ha producido cierto rechazo, que se podría solucionar con modelos de turbinas eólicas de menor impacto sonoro.

Por otro lado, la producción de energía eléctrica generada por el sol se presenta como una de las soluciones para reducir la vulnerabilidad energética en las islas. La energía solar, ya sea la térmica⁹⁴ o la fotovoltaica⁹⁵, ha tenido en Canarias tradicionalmente escasa incidencia. La mayor parte de las instalaciones son de los años 80; desde entonces ha ido descendiendo la superficie instalada anualmente perdiendo casi el 70 por ciento del mercado, a pesar de que existe a nivel nacional una política de incentivación muy favorable para aprovechar el recurso solar como fuente de energía mediante la construcción de las mayores centrales del mundo alimentadas por el sol⁹⁶. Los últimos datos relativos a 1999 estiman que en las islas hay instalados 58.377 m² de paneles solares térmicos de los que 17.908 m² están ubicados en Gran Canaria y producen 58,451 mw de potencia fotovoltaica⁹⁷, el 11.36% del total que se obtiene en el Archipiélago. Pero si se lleva a cabo el Plan de Fomento de las Energías Renovables, aprobado por el Gobierno de Canarias en 1999, la aportación de la energía solar llegaría hasta el 12 por ciento de la demanda energética en Canarias, en torno a 6.75 mwp. Los inconvenientes de la instalación y uso de este tipo de energía renovable residen en el precio de los materiales, en el bajo índice de aprovechamiento (entre el 6 y 10% dependiendo de si el sistema es fotovoltaico o térmico), y en el gran impacto paisajístico de los paneles. Las ventajas descansan en la innecesaria utilización de otro tipo de energía; su carácter de sistema limpio porque no genera residuos

⁹³ El roce de las palas con el aire produce un considerable ruido, de ahí que la vivienda más cercana ha de estar como mínimo a 200 m. *Ibidem*.

⁹⁴ "La energía solar térmica se produce en instalaciones destinadas a concentrar el efecto térmico de la radiación solar y transferirlo a determinados fluidos", CES. *Op.Cit*, pág 85.

⁹⁵ la energía fotovoltaica "se basa en la aplicación del denominado efecto fotovoltaico que se produce al incidir la luz sobre materiales semiconductores" *Ibidem*, pág 85.

⁹⁶ El 1 de agosto de 2002 el Consejo de Ministros aprobó un Decreto por el cual se instalan en España las mayores plantas térmicas comerciales del mundo. La primera en los Montes del Clerzo en Navarra con 15 mw; la segunda en Guadix con 50mw; la tercera en Córdoba, en donde se pretende instalar una central de 15 mw sobre 240.000m² de paneles solares y una cuarta en Sanlúcar la Mayor en la que la captación de la energía solar se realizará mediante 981 gigantescos espejos móviles –helióstatos- de casi 100 m², que devolverán el calor a un receptor situado en una torre de 90 m. **El País**, 4 agosto, 2002, pág. 21.

⁹⁷ **Dirección General de Industria y Energía**, Gobierno de Canarias, 1999.

salvo los derivados de la fabricación de equipos y los aceites de engranajes; en las aplicaciones en la agricultura y en las comunicaciones; en la compatibilidad con otros usos del suelo; en su carácter móvil y de recuperación que permite su desmantelamiento y en la posibilidad de instalar pequeñas unidades en farolas o en los dispensadores de billetes de aparcamiento, como así ha realizado recientemente el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.



Foto II.7. Expendidora solar de billetes de aparcamiento en zona azul. Ayuntamiento Las Palmas de Gran Canaria

Otro de los problemas tiene su origen en los conflictos que genera la combinación del uso conjunto de la energía solar y eólica con la energía eléctrica procedente de las centrales térmicas debido a las dificultades técnicas, a los elevados gastos de inversión, etc. Pero aunque es cierto que el uso combinado de ambas energías genera ciertos problemas, la solución puede estar en la potenciación de la energía eólica y, más aún la solar, para instalaciones autónomas en viviendas unifamiliares, comunidades de propietarios, alumbrado público del viario, en núcleos aislados, desalación de aguas marinas, etc, que favorecerá el

alojamiento de una industria paralela que a la vez que puedan cubrir las necesidades de fabricación y mantenimiento de este tipo de instalaciones (OSORIO, 2000) y sobre todo, potencie la diversificación energética. Esta solución podría llevarse a cabo, por una parte, mediante la incentivación tanto a particulares como, sobre todo, a empresas y administraciones municipales para fomentar la instalación de pequeñas centrales autónomas y por otra, mediante campañas de concienciación que contribuyan al ahorro energético. (CES, 2001).

c.- Las centrales térmicas

Las centrales térmicas requieren una gran cantidad de agua para la producción, de ahí que deban situarse muy cerca de donde se encuentre este recurso. En Canarias la escasez de agua obliga a utilizar el agua de mar y para poder llevar a cabo en Gran Canaria los objetivos prioritarios del PECAN, sobre todo el que se refiere al compromiso de abastecer de energía eléctrica a todos los usuarios, en 1995 se inicia el funcionamiento de la Central Térmica de Juan Grande de 125 MW. que utiliza como energía el fueloil; pero esta peculiaridad le impide cumplir con uno de los objetivos *singulares*: la diversificación de la fuentes de energía. La central está preparada para la utilización de otros tipos de combustible derivados del petróleo, pero no para funcionar con otras fuentes de energía. La construcción de esta infraestructura ha contribuido a la mejora en la generación de energía eléctrica, pero por parte de UNELCO-ENDESA, la principal empresa eléctrica de Canarias, no se ha realizado el mismo esfuerzo para paliar los graves problemas del transporte y distribución de la misma: las pérdidas energéticas⁹⁸, la homogenización del valor de la tensión y el mal uso y aprovechamiento de la energía, así como tampoco la potenciación de la combinación con otras fuentes de energía diferentes a la procedente de los combustibles fósiles.

⁹⁸ La valoración de las pérdidas de energía de la red para Canarias, se cifraban en el 20,57% en 1985.



Foto II.8. Central Térmica de Juan Grande y Depósitos de combustible. Autor: C. Moreno.

d. El futuro energético de Gran Canaria

El futuro del subsector energético es bivalente; por un lado se potencian las energías alternativas y endógenas y por otro se insiste en el uso de carburantes fósiles. Así, con este panorama, ENDESA-UNELCO firma un proyecto en junio de 2002, que tendrá como socios a CEPSA, SODECAN y las Cajas de Ahorros de Canarias, además de la participación de inversionistas particulares. Este proyecto pretende, en un plazo no superior a cuatro años, garantizar el suministro eléctrico mediante la construcción de dos plantas de gas en las islas de Tenerife y Gran Canaria. La segunda culminará con la construcción en los muelles de Arinaga de una planta de recepción, almacenamiento y regasificación de gas natural licuado, así como de los gaseoductos necesarios para el abastecimiento insular. Cada depósito tendrá una capacidad de 150.000 m³, capaz de garantizar el transporte del gas licuado. Los primeros beneficiarios serán las centrales térmicas y los polígonos industriales y posteriormente lo serán los centros urbanos, industriales y comerciales⁹⁹.

El uso del gas permitirá a Unelco abandonar progresivamente el gasóleo para generar electricidad, más caro y más contaminante, y el gas se utilizará en las plantas potabilizadoras que la filial de Endesa gestiona en Canarias. Cepsa aportaría el gas a través de Argelia, Abu Dhabi o de los yacimientos que su primer accionista, el grupo francés Elf-TotalFina, controla en África occidental

⁹⁹El coste se cifra en 500 millones de euros. Unelco. *Memoria Anual*. 2002.

especialmente en Nigeria. Para Cepsa supone no perder peso en el mercado energético de Canarias, ya que el gas desplazará productos de la refinería de Tenerife¹⁰⁰. Estos niveles de inversión no tienen paralelo en la potenciación de los sistemas gratuitos de obtención de energía

El subsector energético está estrechamente relacionado con otros como el tecnológico mediante organismos que permiten el desarrollo de proyectos que permitan el incremento y mejor utilización de los recursos energéticos y del acuífero. Así, en 1999 el Instituto Tecnológico de Canarias (ITC)¹⁰¹ creó el Centro de Investigación en Energía y Agua (CIEA), instalado ahora en Pozo Izquierdo, Santa Lucía de Tirajana, con el objetivo de poder afrontar los dos grandes problemas que afectan a nuestro Archipiélago: la ausencia de recursos energéticos propios y la escasez de agua potable, mediante la profundización en la utilización de los recursos propios, el agua y el sol. Sus actuaciones están estrechamente vinculadas a las empresas y organismos públicos relacionados con los temas de energía, especialmente la renovable, y agua.



Foto II.9. Foto aérea oblicua de la Central Térmica de UNELCO y la Potabilizadora. Jinámar.
(Concejalía de Urbanismo del Ayuntamiento Las Palmas de Gran Canaria)

¹⁰⁰ CEPSA, Memoria anual, 2000.

¹⁰¹ El ITC, es una empresa pública adscrita a la Consejería de Industria y Comercio del Gobierno de Canarias.

2. El agua: la dependencia creciente de la desalinización

El recurso agua en Canarias se ha convertido en un problema territorial que genera cuantiosos conflictos en los diversos procesos territoriales. No es un recurso abundante, y el origen volcánico de las islas dificulta su recepción y almacenamiento; Canarias es un área turística, que además cuenta con una notable superficie agraria dedicada al regadío, y tiene un número importante de habitantes, a lo que hay que añadir que la propiedad del agua es privada; de ahí que el conflicto por este recurso esté generado. Difícilmente se puede obtener agua artificialmente, por lo que si las condiciones climáticas no aportan la cantidad de agua para el consumo, ya sea urbano, turístico, agrícola o industrial, se impone la reutilización, la depuración y la desalación del agua, como medidas para poder soportar el consumo y evitar la tan temida importación. Pero estas no serían las únicas medidas; habría que mejorar la recepción de las esorrentías así como los almacenamientos, llevar a cabo las necesarias investigaciones como las de captación de niebla, a la vez que sería necesaria una campaña educativa que contribuyese a hacer descender los consumos.

La escasez de agua derivada del descenso secular del nivel pluviométrico y la esorrentía superficial ha obligado a la extracción de agua potable del subsuelo, pero el incremento demográfico, el volumen de turistas y la escasez y mala calidad de los acuíferos confieren al agua una gran dependencia de la desalinización y en consecuencia de otro recurso también escaso, la energía. El consumo de agua potable que reclama el espacio urbano y de agua que demanda la industria y los servicios aumenta por habitante/día con el nivel de vida la especialización de alguna de aquellas (LABASSE, 1973: 126)¹⁰²

Es conocido que los recursos hidrológicos en Gran Canaria son precarios; la precipitación media anual ronda los 300 mm. de los que 48 mm. constituyen la esorrentía superficial, 57 mm. corresponden a la infiltración y el resto se pierde por efecto de la evapotranspiración¹⁰³. La impermeabilidad del suelo en la mayor parte del territorio favorece el aprovechamiento de aguas superficiales mediante

¹⁰² LABASSE, J. (1973): **La organización del espacio: elementos de geografía aplicada**. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.

¹⁰³ Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, Informe anual, 1995.

63 grandes presas que almacenan unos 80 Hm³ de agua pero sólo abastecen el 1.5% del consumo global de la isla¹⁰⁴, a pesar de ello, tiene un carácter estratégico, puesto que el agua de las presas es de vital importancia para la agricultura que depende de ella, principalmente en la zona sur. El mayor aprovechamiento de las aguas subterráneas procede de los pozos¹⁰⁵, que aportan 100 Hm³. Pero la explotación por medio de pozos es excesiva, puesto que es un recurso con escasa capacidad de renovación y la sobreexplotación provoca la desaparición de nacientes en cotas altitudinales superiores¹⁰⁶, de tal manera que particularmente en los acuíferos costeros del sureste, el descenso de los niveles freáticos es generalizado, originando en muchos casos procesos de intrusión marina que provocan un alto grado de salinidad (de tipo clorurado sódico) en las aguas extraídas¹⁰⁷. El descenso tan acusado del nivel freático requeriría un control de este tipo de explotación, sobre todo de aquellos que no proceden de caudales renovables y, sería necesario que la administración priorizara los intereses comunitarios sobre los particulares, porque estos últimos han dominado la política hidráulica en la isla, de tal manera que gran parte de las redes de distribución están en manos privadas. De ahí que uno de los grandes problemas de Gran Canaria sea la fuerte dependencia de la desalinización.

La obtención de agua tanto para el consumo urbano, turístico, agrícola o industrial se convierte, ante estas condiciones naturales, en prioritaria; por ello, su búsqueda se ha canalizado desde 1970 en la desalación de agua marina. En Gran Canaria hay en la actualidad 42 desaladoras de agua de mar¹⁰⁸ (CUADRO II.4) lo que supone una aportación del 75.6% de los consumos¹⁰⁹ y se está construyendo una de las mayores desaladoras de España, Las Palmas-Telde, que es la mayor de Canarias con una capacidad de 30.000 m³ de agua desalada al día. El esfuerzo que se ha llevado a cabo en la Isla para la construcción de nuevas desaladoras ha

¹⁰⁴ *Ibidem.*

¹⁰⁵ *Ibidem.*

¹⁰⁶ AGULERA KLINK, F.et al. (1994): **Canarias. Economía, Ecología y Medio Ambiente**. Francisco Lemus Editor. La Laguna. Tenerife

¹⁰⁷ De las tres minas que hasta 1940 estaban en funcionamiento en el municipio de Santa Lucía de Tirajana, sólo la de Sardina se mantiene en servicio a causa del fuerte descenso de los niveles freáticos; Igual ocurre con las diversas acequias de agua de sol, que también están en desuso (GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, A. 2001; 499 y ss.).

¹⁰⁸ La capacidad actual de las plantas desaladoras en Gran Canaria es de 251.800 m³/día, lo que significa una producción real de 62Hm³.

¹⁰⁹ **Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria**, Informe anual. 2002.

supuesto el aumento de más del doble de la capacidad desde que en 1995 se creara el Plan Hidrológico, de tal manera que se ha pasado de 132.201 m³/día a 271.750 m³/día en 2002¹¹⁰.

Las inversiones económicas en desaladoras en las Islas son muy importantes, 270 millones de € en 1997, lo que se ha traducido en el incremento de la producción en el año 2001 de un 11.5%, poco más de 23 millones de m³. Según Emalsa el 84% del agua que movió la empresa ese año provenía, en Gran Canaria, del agua desalada. La técnica más utilizada en la *desalación* de aguas es la membrana de ósmosis inversa, mediante la cual, en las turbinas de las desaladoras se trata de recuperar la energía que se produce en el proceso para poder producir fluido eléctrico; éste es un aspecto en el que se ha avanzado muchísimo porque hace diez años el rendimiento de estas plantas no llegaba al 30% y en la actualidad puede estimarse en un 70%.

La importancia que está adquiriendo el agua desalada en áreas con gran presión demográfica se ejemplifica muy bien con dos casos, en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria que en el año 2002 aprobó la construcción de dos nuevos módulos de desalación de aguas: la Planta Las Palmas III con un coste de 8.700.000 de € que se financiarán mediante los Fondos de Cohesión¹¹¹ y que permitirá hacer frente a las demandas de los usuarios evitando así la compra de agua a otras empresas; y el de la Mancomunidad del Sureste, que mediante un acuerdo entre la Mancomunidad, el Consejo Insular de Aguas y la Consejería de Obras Públicas, creará una red de impulsión que elevará el agua salada a 1.000 m. sobre el nivel del mar, desde la desaladora de Pozo Izquierdo hasta las zonas altas de San Bartolomé de Tirajana, Santa Lucía de Tirajana y Agüimes liberando así los caudales de pozos y galerías para la agricultura, principalmente en verano. También está prevista una nueva desaladora en Pozo Izquierdo que daría abasto a las zonas costeras no turísticas del municipio de San Bartolomé de Tirajana (CUADRO X.5)

Ante la escasez de recursos hídricos propios se impone la búsqueda de

¹¹⁰ *Ibidem.*

¹¹¹ Informe Técnico. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. 2002.

alternativas complementarias para contribuir a equilibrar el balance hidrológico de la Isla. La depuración de aguas y su reutilización puede contribuir, por una parte, en el riego de cultivos en los meses de mayor escasez de aguas, y por otra, en el mejor cuidado del medio. El Consejo Insular de Aguas dispone de 46 estaciones depuradoras de aguas residuales por toda la Isla (CUADRO II.5) que permite reutilizar cerca de 25 Hm³ de agua al año¹¹²; y de un sistema de redes de distribución de aguas depuradas: desde el sur, en Tirajana, al norte, en Gáldar, pasando por Telde y desde las medianías en Teror hasta la costa de Bañaderos pasando por Firgas. La estación de Depuración de Aguas Residuales de Barranco Seco es el principal centro de producción de aguas regeneradas de la isla del que parten las redes de riego para el norte y sureste de Gran Canaria. Este terciario permite poner en marcha 28.000 m³ de agua depurada que se emplean en la agricultura¹¹³.

La depuración de aguas es uno de los medios que se utilizan más frecuentemente para el reciente proceso de ajardinamiento de las ciudades. En Las Palmas de Gran Canaria, ante el incremento notable de la superficie ajardinada se ha ampliado la red de riego con agua depurada hasta los 595.000 m³. En la



Foto II.10. Estación Depuradora de Aguas Residuales. Barranco Seco

depuración, el avance más notable es la utilización de "terciarios" que posibilitan que las aguas puedan ser reutilizadas. El coste elevado de la depuración, el gran inconveniente, junto con los malos olores, se deriva de la selección de los vertidos que es competencia de la

¹¹² El volumen total de aguas depuradas será como máximo el volumen suministrado por el consumo urbano, turístico e industrial. Las pérdidas en el suministro, en el propio uso de las aguas, en las redes de saneamiento y en el proceso de depuración sólo el 50% enviado a la distribución será el volumen aprovechable. Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, Informe anual, 2002.

¹¹³ Consejería de Recursos Hidráulicos del Excmo Cabildo Insular de Gran Canaria, 2002.

administración municipal. He aquí otra manifestación vertical de conflictos entre las distintas administraciones: la competencia de control y reparación de las pérdidas en la red de abastecimiento recae sobre los municipios, pero la propiedad es autonómica, así como la generación de normativa y acciones que permitan la selección de vertidos a los colectores de aguas fecales. (MAPA X.1)

Al no existir coordinación interadministrativa de carácter vertical el apropiamiento de los *avances* y el desentendimiento de los problemas por una u otra administración o nivel administrativo es evidente. La inexistencia de normativa consensuada por ambas se traduce en un encarecimiento y peor calidad del agua depurada así como pérdidas a lo largo de la red que podrían constituir un valioso aprovechamiento.

Teniendo en cuenta las diversas fuentes, el consumo de agua en la isla de Gran Canaria requiere la inversión en los distintos procesos de obtención del agua puesto que el acuífero no es suficiente para el abastecimiento urbano, industrial, agrícola y turístico. La privacidad de la propiedad del agua y la escasa coordinación interadministrativa y, sobre todo, su consideración de bien imprescindible provocan en este subsector numerosos conflictos. Aún con ello se trata de un servicio en el que la tecnología, las inversiones han avanzado cualitativamente en la mejora e incremento del suministro, aunque no se ha valorado el perjuicio del combustible que consumen; el fuel-oil y los gasóleos lanzan a la atmósfera hidrocarburos volátiles bien por los procesos de combustión incompletos, bien por el manejo y trasvase de los combustibles (AGUILERA et al., 1994).

CUADRO II.4: PLANTAS DESALADORAS DE AGUA DE MAR. GRAN CANARIA, 2001.		
Planta	Sistema	m3/día
Arucas I	O.I.	5.000
Arucas-Moya I	O.I.	4.000
Arucas-Moya (ampliación)	O.I.	6.000
Gáldar-Agaete I	O.I.	3.000
Gáldar-Agaete II	O.I.	3.500
Gáldar-Agaete III	O.I.	7.000
Aragua	O.I.	10.000
Aragua (ampliación)	O.I.	5.000
Guía	V.C.	1.500
Guía I	O.I.	5.000
Arucas-Moya I	O.I.	4.000
Granja Agrícola	C.V.	500
Granja Agrícola (ampliación)	V.C.	500
Las Palmas-Telde	M.E.D.	35.000
Las Palmas II	M.E.F.	18.000
Las Palmas III	O.I.	36.000
Las Palmas III (ampliación)	O.I.	16.000
Las Palmas IV	O.I.	6.700
Unelco-Las Palmas	C.V.	1.000
Unelco-Juan Grande	V.C.	600
Salinetas-Telde	O.I.	10.000
Aeropuerto I	O.I.	1.000
Aeropuerto II	O.I.	500
MACAN	O.I.	1.000
Sureste I	O.I.	10.000
Sureste II	O.I.	10.000
Centro de Estudios de Energía	O.I.	
Bonny	N.D.	8.000
Elmasa II	O.I.	7.500
Elmasa III	O.I.	7.500
Agualing	O.I.	2.000
Anfi del Mar I	O.I.	250
Anfi del Mar II	O.I.	250
Puerto Rico I	C.V.	1.200
Puerto Rico II	C.V.	1.000
Puerto Rico III	V.C.	1.000
La Aldea I	O.I.	5.000
La Aldea II	O.I.	5.700
Bahía Feliz	O.I.	600
Maspalomas II	O.I.	7.500
Maspalomas III	O.I.	7.500
Coagrisan	O.I.	5.000
TOTAL		251.800

FUENTE: Consejo Insular de Aguas, 2002.

**CUADRO II.5:
ESTACIONES DEPURADORAS DE AGUAS RESIDUALES.**

EDAR	Caudales (m ³ /día)	
	Teórico	Real
Agaete	500	425
El Risco	60	0
Sardina	200	200
Guía-Gáldar	3.000	2.625
Tres Palmas	50	30
Moya	500	730
Fontanales	75	75
Bañaderos	500	382
Cardones	2.000	1.800
Tenova	1.000	240
Firgas	700	325
Teror	500	450
Artenara	120	70
Las Caraballas	200	0
Teieda	225	85
San Mateo	750	0
Bco. Seco I	17.400	0
Bco. Seco II	34.800	2.000
La Tornera	300	300
Tafira	720	150
Tamaraceite	1.400	1.440
Telde	12.000	7.000
Gando	500	400
Sureste	6.000	8.200
Temisas	100	40
Fataga	100	40
San Bartolomé	200	50
Bahía Feliz	500	200
Las Burras	7.000	8.000
El Tablero	300	400
El Oasis	1.200	3.500
El Pajar	500	500
El Horno	100	100
Bco. La Verqa	450	350
Puerto Rico I	2.100	2.100
Puerto Rico II	2.400	2.400
Puerto Rico III	3.200	3.200
Tauro (pueblo)	80	50
Hadsödalen (Tauro)	120	120
Playa del Cura	400	400
Taurito	400	300
Playa de Mogán	100	100
Mogán	200	200
Venequeras	120	100
Tasarte	100	80
San Nicolás	1.000	1.000
TOTAL	104.170	50.157

FUENTE: Consejo Insular de Aguas, 2002.

D. La extracción de minerales: el aprovechamiento exhaustivo de materiales volcánicos

La insularidad, el alejamiento de los mercados y las peculiaridades territoriales de Canarias convierten a la extracción de áridos en un recurso estratégico, a la vez que en una de las actividades que mayores impactos ambientales produce, a causa de las características propias de la actividad y a la ausencia de planificación en esta materia. Además, a diferencia de otras regiones, aquí el uso del ladrillo cerámico en la construcción es anecdótico, ya que de forma generalizada se utiliza el bloque de hormigón, para cuya elaboración son precisos áridos de granulometría fina

Al igual que en el análisis de otras actividades, el Censo del I.A.E. no puede utilizarse como fuente exclusiva para conocer la importancia de este subsector en la organización territorial, porque el número de empresas declaradas en este concepto sólo son en Gran Canaria 20 en 1994 y 29 en 2001; de estas cifras podría deducirse que este subsector no tiene ahora gran relevancia. Pero como se comprobará más adelante, para realizar el diagnóstico de este subsector, es más adecuado combinar los datos del IAE con los de otras fuentes.

A pesar de la indiscutible dependencia del exterior, la extracción de minerales, ha sido una actividad que ha evolucionado paralelamente a los ciclos económicos. La introducción de los cultivos exportación y la puesta en marcha de cultivos de regadío demandaban la construcción de infraestructuras hidráulicas, que pudo realizarse gracias a la construcción de embalses y presas para retener las aguas de escorrentía sobre todo en las cuencas del sur, del sureste y del suroeste. Las obras hidráulicas requerían importantes volúmenes de materiales constructivos, en especial de cemento. Esta necesidad fue el origen de muchas empresas extractivas y fabriles, de las que sirve de ejemplo de la fábrica de cemento de Arguineguín (Foto II.11), en el municipio sureño de San Bartolomé de Tirajana, que tal y como recoge DOMÍNGUEZ, 2001: *"Se creó aprovechando las ventajas de contar "in situ" con materia prima, las puzzolanas, y con la posibilidad de construir un amplio muelle para importar otro de los principales componentes del cemento, el clínker, así como para dar salida al exterior a la producción de la*

planta industrial¹¹⁴.



Foto II.11. Cementera de Arguenguín. (C. Moreno)

A pesar de haber sido un sector que cuantitativamente ha dependido del exterior, sin embargo, la existencia de empresas de relativa gran importancia como la de la piedra azul en Arucas, utilizada sobre todo, para la ornamentación, ha sido significativa.

Los áridos forman parte de los denominados recursos no renovables y además tienen carácter estratégico, pero si a estas dos características añadimos la vinculación a un sector económico tan influyente como el de la construcción, cualquier medida encaminada a reconducir la producción y la explotación de los recursos en la planificación resultará evidentemente muy difícil, cuando no inviable. Pero una política óptima en este subsector ha de pasar por una gestión que maximice el rendimiento de esos recursos, la reutilización de los mismos, que discrimine entre aquellos que pueden o no pueden explotarse y al ritmo al que deba hacerse. Además, el desmantelamiento total o parcial de conos volcánicos, debería valorarse como un impacto paisajístico de primera magnitud, que supone

¹¹⁴ VV.AA, 1996: 911. Citado por DOMÍNGUEZ, J.: "Repercusiones socioeconómicas del desarrollo turístico en el sector industrial", en HERNÁNDEZ, J.A. y FARRERO, J.M. (2001): **Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria**. Tomo II, pp.74-85. Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Concejalía de Turismo.

la desaparición irrecuperable de parte del paisaje y de las comunidades en ellos asentada (AGUILERA et al., 1994).

La hipotética regulación encontraría en el binomio construcción-turismo su principal obstáculo puesto que esta asociación es muy estrecha. Además debería tener en cuenta que las coyunturas económicas tanto nacional como internacional influyen sobre el mercado turístico y también sobre las otras obras, públicas y privadas, de tal manera que la previsión de gasto es incierta y de ahí la dificultad de hacer una evaluación de las necesidades extractivas. A pesar de ello debe establecerse un control sobre los recursos extractivos. En la actualidad de los 402.501 Tm. de consumo de cemento en Gran Canaria, el 86.55%, se emplea en la construcción, mientras que el restante se utiliza en las obras de ingeniería civil¹¹⁵.



Fotos II.12. Diversas Canteras: Punta del Roque en La Isleta, Vallesebo y La Lechucilla

Entre 1994 y 2001 no sólo ha variado el número de empresas declaradas de actividad extractiva si no también su estructura interna. En el año 1994, las actividades se censaron en seis epígrafes (extracción y preparación de minerales féreos, extracción de sustancias arcillosas, extracción de rocas y pizarras para la construcción, extracción de arenas y gravas para la construcción, extracción de otros materiales para la construcción y extracción de sal marina), en el 2001, la extracción y preparación de minerales féreos, extracción de sustancias arcillosas y la extracción de sal marina no contaban con ninguna empresa, aunque como en el caso de la sal (*vid* FOTO II.13), algunas salinas siguen estando en producción.

Pero el número de actividades extractivas y el presentado en el Informe del

¹¹⁵ PIOT, (2001): Informe, pág 30

ITGME en 1999¹¹⁶ son muy dispares puesto que éste señala que en Gran Canaria hay 312 canteras inventariadas¹¹⁷, de diverso tamaño y capacidad productiva. Más de la mitad de estas canteras se dedican al aprovechamiento de *picón* o *rofe*, materiales piroclásticos, destinados a la elaboración de hormigones ligeros para prefabricados como bloques y bovedillas, y para el firme de las vías sin asfaltar, además de para uso agrícola o para jardinería. Este uso exhaustivo de los materiales volcánicos se aprecia en el impacto negativo en el territorio que produce la excavación de los conos volcánicos; en Gran Canaria hay 119 conos erosionados por diversas causas.

Las veintiuna canteras activas en Gran Canaria *al aire libre* tienen reservada 7.15 Km² para desarrollar su actividad¹¹⁸, principalmente para la extracción de picón, basalto, arena, grava y puzolana (CUADRO X.6).

El número, calidad y localización de canteras y de conos desmantelados señalan uno de los principales problemas de este subsector: la dispersión de los centros de producción. Problema que resulta doblemente negativo; de un lado, por tratarse de un importante impacto ambiental, y por otro, por repercutir negativamente en el precio final del producto; de ahí que se haga necesaria una intervención administrativa, primero para reducir el número de canteras y desmantelamiento de conos, puesto que con sólo el 10% de estos centros se cubriría la demanda hasta el año 2006¹¹⁹; segundo para evitar el nomadismo minero ya que siguiendo la secuencia cronológica de apertura y cierre de estas canteras se demuestra la intermitencia de estas explotaciones, situación que se resolvería con el mantenimiento de canteras estratégicas¹²⁰.

Así mismo, el cierre de una cantera debería llevar aparejado una rehabilitación del paisaje. Una explotación que deja de estar en funcionamiento, bien por el descenso de la producción, bien porque no resulta interesante su explotación no está precedida por un proyecto de recuperación paisajística; así es frecuente encontrar conos desmantelados rodeados por resto de maquinaria o por

¹¹⁶ Informe para el Plan Insular de Ordenación, 1999.

¹¹⁷ También se encuentran en este cómputo las inactivas

¹¹⁸ DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA Y ENERGÍA. Gobierno de Canarias, 2002.

¹¹⁹ ITGME, 1999, pág. 126.

¹²⁰ *Ibidem*.

escombreras que durante años permanecen abandonados; puede ser interesante seguir los ejemplos de otras explotaciones ya cerradas como las minas a cielo abierto de Río Tinto, lo que fuera una actividad minera floreciente ahora está camino de convertirse en una actividad turística importante, además de en un material didáctico para los estudiantes.

En cambio, la explotación de salinas queda hoy como una actividad de



Foto II.13. Salinas de Arinaga (C.Moreno)

segundo orden, artesanal y puramente testimonial, a pesar de que desde el siglo XVII fué imprescindible para las pesquerías y hasta bien entrado el XX para la conservación de alimentos en salazón. Gran Canaria ha tenido tradicionalmente buenas salinas para el consumo y las del municipio de Santa Lucía de Tirajana: Tenefé, Pozo

Izquierdo, La Rocha y Arinaga, pueden servir para ilustrar la importancia que tuvo hasta que otras actividades de carácter industrial ocuparon su espacio. Hoy la extracción de sal marina ha quedado relegada a la consideración de entretenimiento como es el caso de la de Tenefé, en las que los antiguos empleados la mantienen hoy más por una cuestión sentimental que económica. Al igual que las salinas, las canteras de cal eran explotaciones florecientes hasta mediados de los sesenta, tiempo en el que comenzó su decadencia por la sustitución de la cal por el cemento tanto en las obras civiles como construcción de edificaciones; y al igual que en aquellas, su explotación actual es sólo testimonial. Excepcional es el caso de las canteras de cal de la Montaña de Arinaga porque su proximidad al Polígono homónimo facilita su actividad comercial aunque la sustitución de la cal por cemento ha hecho que éstas y otras canteras hayan disminuido significativamente su producción¹²¹.

¹²¹ GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, J.A. (2001): **El sureste de Gran Canaria**. Ayuntamiento de Santa Lucía de Tirajana.

E. El peso de la industria alimentaria

El subsector de industrias manufactureras está muy relacionado con los espacios industriales y en especial con los Polígonos Industriales. Desde nuestra propia consideración no debe tratarse la importancia del espacio industrial grancanario con respecto al resto del territorio nacional, ni tampoco las especificidades ni particularidades de éste, entre otras causas porque ya ha sido tratado y analizado por el Dr. Hernández Torres en su Memoria de Licenciatura. Pero sí debe realizarse un breve análisis, que permita reconocer su importancia en la organización territorial de Gran Canaria.

El número de empresas censadas en el I.A.E. de 1994 era 2.399 y en el 2001 ascendieron hasta 4.510; es decir, las actividades casi se duplicaron en estos siete años. La especialización de las empresas censadas en el subsector de otras industrias manufactureras permite hacer una subdivisión en 12 grupos: vidrio y cerámica, industrias del papel, de la madera, alimentarias, de la piel y calzado, metálica, química, maquinaria, eléctrica, óptico-médicas, caucho y plásticos y otras industrias. En 1994 los subsectores de maquinaria y alimentación eran los que mayor número de empresas tenían, sobrepasando cada una de ellas el 22%. La tendencia en 2001 es diferente; el peso de la maquinaria asciende hasta un 40% mientras que el número de las relacionadas con la alimentación permanece estable. Esto es debido al peso tan considerable que adquiere la construcción en estos pocos años.

La especialización del subsector de alimentación se basa en cuatro apartados; en primer lugar, la industria del pan y bollería, cuya importancia sólo



Foto II.14. Fábrica de donuts. Teror

puede explicarse si se valora la mecanización reciente de este tipo de actividad y las necesidades demandadas por el turismo (DOMÍNGUEZ, 2001a: 79) y que se corrobora porque la gran mayoría de las empresas se localizan en Las Palmas de Gran Canaria, San

Bartolomé de Tirajana, Agüimes, Santa Lucía de Tirajana y Telde; el segundo puesto lo ocupa la industria de bollería y pastelería, como la de *Eiditesa* en Teror, empresa que elabora los *donuts* desde hace más de 35 años y que a pesar de que durante ese tiempo ha generado una valiosa y elocuente actividad económica, ha sido vendida a la multinacional de la bollería *Pannico*, que prevé la ampliación y traslado de las instalaciones, con lo que intentando cumplir el objetivo de satisfacer mejor la demanda de sus productos, va a ejercer el principio de concentración empresarial, beneficioso para el industrial pero no para los más de 3.000 trabajadores de Teror; en tercer lugar la elaboración de productos alimenticios como *Vanyera*, en Salinetas, *Emicela*, *J.S.P.* y *Lita* en Las Palmas de Gran Canaria o los propios servicios de carácter alimentario de la compañía aérea Lufthansa, y en cuarto y último puesto, la elaboración de productos de confitería en el que se encuentran empresas de larga tradición en Gran Canaria como *Tirma*, *Cocal* o *Colomar*.



Foto II.15. Empresas dedicadas a la elaboración de productos alimenticios: ron y comidas elaboradas

Una buena parte de la industria de la alimentación requiere, en general, grandes inversiones ni demanda infraestructuras muy especializadas; es más, es de una de las pocas industrias que puede instalarse en espacios residenciales; de ahí su proliferación en los espacios urbanos, con la particularidad de que el capital de muchas de ellas es extranjero, procedente del turismo que reinvierte los beneficios en este tipo de negocio como forma de diversificación (DOMÍNGUEZ, 2001a:79); a la vez, se busca la atracción de un mercado extranjero mediante la especialización en productos consumidos en los países de origen, por ejemplo la elaboración de *pan alemán* por el matrimonio Räßler, en Valsequillo o las

salchichas alemanas por *Jurgen Wlazlo* en Telde. Dentro de la industria agroalimentaria, merecen especial comentario dos tipos de industrias; por un lado aquellas que aprovechan la producción agrícola del espacio más próximo, como por ejemplo INTERCASA, dedicada a la elaboración de salsas de tomates (DOMÍNGUEZ, 2001a: 74) y, por otro, las dedicadas a la fabricación y el envasado de agua para el consumo.

El número de estas últimas no es importante, pero en cambio sí lo es su significación puesto que la población canaria consume tres veces más agua envasada en comparación con la población española.

La importante demanda de agua embotellada en la provincia de Las Palmas tiene su origen en la escasez de agua para el abasto que sufrieron las islas orientales desde los años cincuenta. El incremento de la población que desde entonces se produjo sobre todo en Gran Canaria no indujo a la desalación de agua marina hasta la década de los setenta. De ahí que la necesidad de consumo de agua embotellada ascendiera notablemente hasta los 63.210 litros en el 2001 y que el consumo *per cápita* sea, con diferencia el más alto de España, 47.6 frente a los 38.6 de la media nacional¹²².

El mal sabor y la pésima calidad del agua para el consumo disparan hasta un 89.8% la proporción de habitantes de Gran Canaria que consume agua embotellada, porcentaje que se incrementa hasta el 100% si se refiere a las poblaciones urbanas y un 96.2% si se habla de la población escolar¹²³.

De las 12 empresas que en 1994 estaban en funcionamiento tres pertenecían a una misma sociedad o familia, Agua de Firgas, que está en el mercado desde 1929 y que desde entonces ha incrementado su especialización mediante el embotellado de diversos tipos de agua: *La Ideal*, mineral natural (aguas de origen subterráneo, protegidas contra los riesgos de contaminación, bacteriológicamente sanas y con una composición constante en minerales y otros componentes); *El Rapador*, potable (aguas sometidas a tratamientos físico-químicos para que cumplan los mismos requisitos sanitarios que se exige a las

¹²² GÓMEZ SATOS, G. et al. (1998): "Consumo de agua embotellada en los escolares de Canarias. Repercusiones en la salud bucodental", *Revista Española de Nutrición comunitaria*, pp. 204-206

¹²³ *Ibidem*.

aguas potables de consumo público –las aguas de las redes de distribución pública-); *Firgas*, manantial (aguas de excelente calidad microbiológica, física y química, y que son las potables de origen subterráneo que emergen espontáneamente en la superficie de la tierra o se captan con las características naturales de pureza que permiten su consumo, previa la aplicación de los mínimos tratamientos físicos requeridos para la separación de elementos de los materiales inestables¹²⁴), que al incorporar a la producción nuevas tecnologías y una excelente calidad les ha permitido la comercialización de sus distintos productos



Foto II.16. Fuente Agría de Teror.

hacia el mercado insular, regional e incluso internacional. Aguas de Teror SA, Aguas Minero Medicinales de los Berrazales y Aguas de San Roque son otros ejemplos que empresas embotelladoras y distribuidoras de aguas minerales de larga tradición en la isla.

La cuantiosa demanda de agua para el consumo deriva en una fuerte competencia en el sector y en un número muy considerable de empresas dedicadas a satisfacer esta demanda ya que hay que tener en cuenta que las mayores producciones y consumos del mercado canario se obtienen en esta isla. Las empresas de Aguas Minerales de *Firgas* y *Aguas de Teror* produjeron 105 y 85 millones de litros anuales en el año 2001 y estas cifras las hace estar entre las doce primeras a nivel nacional¹²⁵.

¹²⁴ Reglamentación tecnosanitaria

¹²⁵ Asociación Nacional de Empresas Embotelladoras, ANEABE, 2001.

**CUADRO II.6:
PLANTAS EMBOTELLADORAS VIGENTES, CANARIAS**

Titular	Marca	Naturaleza	Alumbramiento
Gran Canaria			
Comunidad Aguas del Jacón	Aguas de Telde	Mineral Natural	Cortijo Jacón, Telde
Aguas Minerales de Firgas	La Ideal, La Ideal II, El Rapador, Firgas	Mineral Natural	Aguas minerales de Firgas, Calderillo del Lance
	El Zumacal	Manantial	El Rapador
Aguas minero-medicinales Los Berrazales	Los Berrazales	Mineral Natural	Los Berrazales, Las Rentas, Llanos de Valerón
Aguas minero-medicinales de San Roque S,A	San Roque, San Roque I	Mineral Natural	San Roque, Valsequillo
Agua Agria de Teror	Agua manantial Fuente Agria de Teror		Teror
Agua de Teror, S.A.	Hoya La Palma	Mineral Natural	Teror
Toscal S.A.	Aguas de Manantial del Toscal	Manantial	Pozo del Toscal-Ingenio
Roque Nublo	Aguas de manantial Roque Nublo	Manantial	El Sequero-Teror
Aguas de la Cumbre, S.A.	Montañón	Manantial	Malpaís, Moya
Aguas de Juncalillo, S.A.	Fuente Bruma	Manantial	Moya de Juan Martín, Gáldar
Aguacana	La Higuera	Manantial	la Higuera, Valsequillo
Aguas de Telde	Aguas del Cortijo de Jacón	Manantial	Pozo Cortijo Jacón, Telde
Lanzarote			
Chafari	Chafari	Planta desaladora	Lanzarote
Tenerife			
Aguas de Vilaflor	Aguas de Vilaflor	Mineral Natural	Galería Vilaflor
Gregorio Regalado Ramos		Mineral Natural	Galería El Mundo, La Orotava
FUENTE: Memoria de Gestión, 2000. Viceconsejería de Desarrollo Industrial e Innovación Tecnológica			

F. El subsector de la construcción

El subsector de la construcción está estrechamente vinculado, en Canarias, a la demanda de viviendas familiares, a las inversiones en infraestructuras y equipamientos de carácter público, a las denominadas obras de ingeniería civil y, en mayor proporción, al desarrollo de la actividad turística. De ahí que, por un lado, presente una alta vulnerabilidad, y, por otro, que sus oscilaciones sean muy acusadas en periodos temporales cortos; sobre todo cuando tienen su origen en fluctuaciones del ciclo económico. Pero también el sector de la construcción posee el carácter de reactivador de la economía.

Desde 1960 la evolución de este subsector ha estado, y aún hoy continua estándolo, muy vinculado a la demanda turística, a la licitación de obras públicas y a la construcción de viviendas. Entre 1960 y 1989 el crecimiento dinámico de la construcción se convirtió en uno de los grandes motores de la creación de empleo, sobre todo en aquellas islas en las que se combinó, como en Gran Canaria un importante crecimiento demográfico y un notable desarrollo de las infraestructuras demandadas por el turismo. Pero entre 1989 y 1994, periodo en el que la demanda turística descendió, se produjo un retroceso significativo de este subsector; de igual modo, cuando se produce el repunte de la actividad turística a partir de la segunda mitad de los años noventa también se refleja en la construcción¹²⁶.



Foto II.17. Ejemplos de actividades constructivas

Pero esta arritmia de la actividad constructiva no es homogénea en todo el

¹²⁶ ACOSTA, E., DÁVILA, C.D. y RODRÍGUEZ, S. (2000): "La Construcción", *Gran Canaria Siglo XXI, Diagnóstico de Situación*, Tomo I, pp. 726-752.

ámbito del territorio insular, ni sigue las mismas pautas a nivel nacional; de modo que la construcción en Canarias se anticipa a las fases recesivas y se adelanta a las fases de recuperación¹²⁷. Así el V.A.B. de la construcción creció en un 2.9% en el 2001, que está por debajo de la media nacional que fue de 3.12%¹²⁸, tendencia que se ha venido repitiendo en los dos años anteriores. Pero a pesar de estos datos, es un subsector capaz de autorregularse; en los últimos años esta compensación se ha producido gracias al incremento del 13.4% de la adjudicación de la administración local, aunque se ha visto disminuido por el descenso en más de 300 viviendas con respecto al año anterior, en la provincia de Las Palmas¹²⁹.



Fotos II.18

La tan aireada crisis sufrida por este subsector no parece serlo tanto, o por lo menos no con la misma dimensión de la que se habla a la luz de los datos de la Asociación de Empresarios de la Construcción (AEC), puesto que en el año 2001 se creó un 8.04% más de empresas que el año anterior y el número de empleados también se ha incrementado en un 5.39%¹³⁰. Este incremento se aprecia tanto en el cómputo de las dos provincias canarias, como en cada una de las islas, a excepción de El Hierro y La Gomera, de tal manera que Canarias es la segunda región que más ha crecido en el conjunto de España, seguida de la Comunidad Valenciana. Parece que esta *crisis* del subsector de la construcción cambiará la tendencia y durante el 2002 y siguientes su crecimiento será espectacular, no hay más que anotar que en el primer semestre del 2002 se iniciaron 15.000 viviendas

¹²⁷ *Ibidem*.

¹²⁸ Asociación de Empresarios de la Construcción (2001): **Memoria de Gestión**.

¹²⁹ *Ibidem*.

¹³⁰ *Ibidem*.

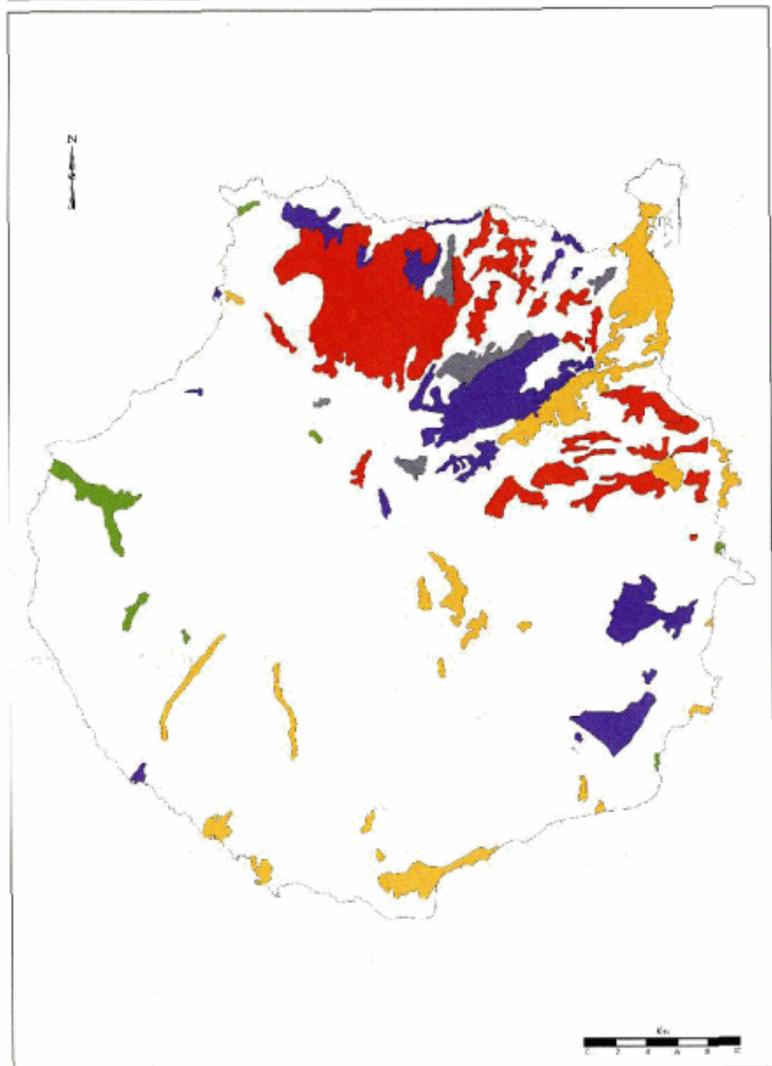
en la Comunidad Autónoma de Canarias, hecho propiciado por la bajada de los tipos de interés hipotecarios (comparativamente por debajo del coste de un alquiler), la caída de los beneficios bursátiles y la constatación de que un bien inmueble produce mucho más réditos que cualquier otro bien.

Las actividades censadas por el I.A.E. para este subsector se cifran en 2.302 en 1994 y en 4.986 para el año 2001, lo que supone un crecimiento en Gran Canaria entre estas dos fechas del 46,1%. Pero este espectacular crecimiento se concentra en los cuatro municipios que sobrepasan incrementos del 50%, Santa Lucía de Tirajana (66.6%), Arucas (59.8%), Santa Brígida (52.5%) y Gáldar (51%), que son los que mayor número de viviendas familiares de precio libre construyen en estos años. Sirva de ejemplo el caso de Santa Brígida, que en los años que median entre 1993 y 2000, ha incrementado la oferta de viviendas familiares en más de un millar, casi la misma cantidad de las que se construyen en los veintinueve años que transcurren entre 1964 y 1993¹³¹. Los otros 17 municipios, también aumentan de forma significativa los valores de participación en la construcción, oscilando entre el 48.7% de Telde y el 34.0% de San Nicolás de Tolentino. Pero son valores porcentuales que no reflejan la desigual implantación del número de empresas por municipios, concentrándose éstas en las áreas de poblamiento.

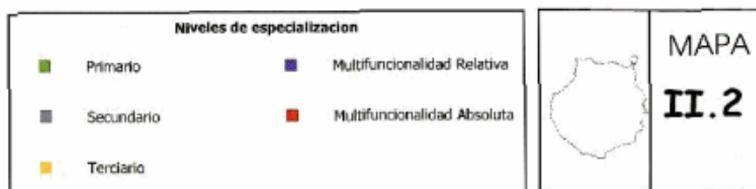
Las Palmas de Gran Canaria, Telde y Santa Lucía de Tirajana eran, tanto en 1994 como en 2001, los municipios en los que mayor número de actividades localizaban en sus términos, de tal manera, que tanto en una fecha como en otra, sumaban entre los tres más del 65 por ciento del total insular.

¹³¹ ARMENGOL, M. y GINÉS, C. (2001): *Op.cit*

Especialización funcional de las áreas de poblamiento



LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



FUENTE: I.N.E.

Pero de la misma manera que no todos los municipios cuentan con el mismo número de actividades, ni la evolución de su número se produce de igual modo, tampoco tienen la misma significación las distintas actividades. Los epígrafes con mayor número de empresas son "Albañilería y pequeños trabajos de construcción", "Construcción completa, reparación y conservación", "Carpintería, cerrajería y terminaciones"; "Instalaciones eléctricas en general" que en 1994 suponían casi tres cuartas partes del total y en 2001 superaban el 65%. El resto de las empresas disminuye considerablemente en número y se reparte entre diversos tipos de actividades: Instalaciones eléctricas, revestimientos de interiores y de exteriores, instalaciones de fontanería, etc... El CUADRO II.7 recoge las altas y bajas de las diversas actividades entre 1994 y 2001.

Pero además de los ya mencionados recursos estratégicos para otros sectores de actividad, suelo y agua, en el caso de la construcción hay que añadir que se ve afectado por una gama reducida de recursos industrializables entre los que cabe destacar, por su carácter estratégico, las puzolanas (para la realización de cemento), las gravas y los áridos (el 60% para morteros y hormigones y 30% para la producción de conglomerado asfáltico).

El subsector construcción y sus índices permiten un análisis significativo: aquellos municipios que, o bien, sirven de residencia a la mano de obra de la industria turística (Agüimes, Ingenio, Santa Lucía de Tirajana) o bien son municipios que acogen a los habitantes de áreas que los han expelido por la escasez y carestía del suelo (Aruca, Valsequillo, Santa Brígida), arrojan un porcentaje en este subsector de entre el 7 y el 12%. En otros municipios que tienen más población y dinamismo en el sector servicios (Las Palmas de Gran Canaria, San Bartolomé de Tirajana y Mogán), alcanzan unos índices en el subsector de la construcción que apenas se aproximan al 4%. Estos dos últimos municipios no han demandado nuevos espacios para la actividad terciaria. Los servicios se han acomodado y están sustituyendo a los usos preexistentes, aunque se estén creando nuevas áreas turísticas que demandarán tanto actividades mercantiles, como financieras y de restauración.

CUADRO II.7:
TIPOS DE ACTIVIDAD DE LA CONSTRUCCIÓN¹³²

Albañilería y pequeños trabajos construcción	Instalaciones aparatos elevadores
Carpintería cerrajería y terminaciones	Instalaciones Cocinas
Cimentaciones y pavimentaciones	Instalaciones eléctricas general
Colocación de aislamiento en edificio	Instalaciones fontanería
Consolidación y reparación terrenos	Instalaciones frío y calor
Consolidación y reparación terrenos Obra Civil	Instalaciones telefónicas
Construcción completa Obras Civiles	<i>Instalaciones pararrayos</i>
Construcción completa Reparación y Conservación	Montajes Estructuras metálicas
Construcción toda clase de obras	Montajes Metálicos e Instalaciones industriales
Demoliciones y derribos general	Obras sin máquina y sin más de 4 obreros
<i>Fab. Aisladores en material cerámico</i>	<i>Otras actividades de prospección</i>
Fabricación artículos Yeso y Escayola	<i>Pintura, revestimientos edificios y locales</i>
Fabricación Cales y Yesos	Preparación Montaje Estructuras y Cubiertas
Fabricación Cemento artificiales	<i>Preparación de estructuras cubiertas en obras civiles</i>
Fabricación Hormigones Preparados	Revestimientos exteriores e interiores
<u>Fabricación Otros Artículos Derivados Cemento</u>	Solados y Pavimentos
Fabricación Pavimentos Derivados del Cemento	Solados y Pavimentos en madera
<u>Fabricación Productos Tierras Cocidas Construcción</u>	<i>Tableros, paneles de fibras y de part.</i>
Instalación andamios cimbras etc	<i>Trabajos en yeso y escayola de edificios y locales</i>

FUENTE: Censos del I.A.E., Cámara de Comercio Industria y Navegación, Las Palmas.

¹³² En cursiva se señalan las actividades que figuran sólo en el año 2001 y se han subrayado las que sólo se incluyen en 1994. Las restantes coinciden en ambos años.

III
LOS SERVICIOS Y EL TURISMO

El concepto *servicios* no tiene, como ya es bien sabido, una única acepción. La definición más frecuente es aquella que se basa en la exclusión de todo aquello que no esté incluido ni en el primario ni en el secundario, con el *confuso* fundamento común: que no produzcan bienes. Algunos autores diferencian el terciario basándose en la menor productividad de su trabajo (FOURASTIE, 1949), o en la mayor dispersión en el tamaño empresarial en comparación con la industria. Lo que es evidente es que el número de actividades que se incluyen en este sector es muy amplio y por lo demás, heterogéneo. Abarca servicios tan dispares como los comerciales, hosteleros, docentes, bancarios, profesionales, etc.

A pesar de las propiedades que se le atribuyen, no se ha conseguido establecer un criterio único en torno al terciario, por lo que se han acuñado términos como el cuaternario y quinario reservados para contener subconjuntos de actividades de servicios. La prolija y variada cantidad de actividades que se incluyen en los servicios tienen de nexo común la impalpabilidad, pero sólo en el sentido táctil que, que no en el de la inmaterialidad (MORENO y ESCOLANO, 1992).

Desde la consideración de los economistas clásicos que entendían el trabajo de los servicios como no productivos, hasta incluir los servicios en el terciario, accesorio pero productivo (CUADRADO y RÍO, 1990) se han sucedido diversas interpretaciones de los servicios tanto desde posiciones liberales como marxistas, o económicas, sociológicas como geográficas, que entienden que el crecimiento y la pluralidad de los servicios son deudores de la necesaria remodelación estructural del sistema capitalista *"para superar las contradicciones del modelo anterior y las crisis acaecidas desde los años 70"* (MORENO y ESCOLANO, 1992:25).

HESP et al. (1985), DANIELS (1987) y RADA (1989), apuntan varias causas que explican el desarrollo de los servicios: el descubrimiento de nuevas tecnologías de producción, la internacionalización y estandarización de la producción, la coalescencia de los mercados, la consolidación de las empresas multinacionales que operan a escala mundial, la integración interregional e internacional de los mercados financieros y la movilización de la reserva de trabajo en casi todos los países del mundo.

La revolución tecnológica y la internacionalización de la economía han sido los impulsores del incremento de la demanda de los servicios¹³¹ en las ciudades, que ante el aumento del poder adquisitivo han ampliado la necesidad de una mayor diversidad de bienes –tangibles o no- y la de satisfacer requerimientos básicos y no tan básicos. Cuanto mayor es el ingreso de las familias, mayor será la posibilidad de gasto en productos que no sean de primera necesidad, a la misma vez que se produce una sustitución y una ampliación de los bienes y servicios consumidos¹³². La sustitución deriva hacia productos de más calidad y hacia el progresivo abandono de los productos primarios básicos, mientras que la ampliación de servicios y bienes se extiende hacia el consumo de los que antes se consideraban inalcanzables. El incremento, especialización y diversificación de la oferta de productos primarios (agua embotellada, verduras congeladas, comidas precocinadas, etc.) a causa de los cambios de valores y estilos de vida, la atomización de los hogares y el aumento del tiempo libre (transporte privado, espectáculos, juegos de ordenador, equipos musicales, bricolage, jardinería, etc.) son otras causas que permiten comprender el incremento de la demanda de los servicios, de las que no está exento el proceso de envejecimiento de la población que permite la creación de nuevos mercados en el ámbito sanitario, cultural o de ocio¹³³. Pero en el proceso de expansión y crecimiento del terciario interviene no sólo la demanda, si no también la oferta. Las nuevas formas en la prestación de los servicios y su internacionalización, y los avances tecnológicos, son los causantes de una mayor diversificación de la oferta (SERRANO, 2000).

¹³¹ D'ENTREMONT, A. (1997): **Geografía Económica**, Ediciones Cátedra.

¹³² CUADRADO ROURA, J.R. (1994): Los españoles como consumidores de bienes, de servicios y de tiempo, **Revista de Occidente**, nº 162, pp. 23-44.

¹³³ *Ibidem*.

Pero el sector terciario está estrechamente ligado a los otros *"El uso cuantioso y continuado de varios servicios es vital para las manufacturas en el actual estado de la producción"* (MORENO y ESCOLANO, 1992: 15)

Por eso, además de la complejidad de su definición y de la determinación de sus propiedades, a la par que son complejas sus relaciones, no puede entenderse el sector servicios aislado de los otros dos; aunque bien cabría añadir que la nueva realidad socioeconómica nos obliga a ampliar esta afirmación haciendo de ella partícipe a los otros dos sectores; y tanto uno como otro no sobreviven sin las actividades asociadas al transporte, la distribución, la comercialización, etc.; de tal manera que ninguno de los tres tiene fácil su supervivencia si no es en estrecha relación con los otros (MÉNDEZ, 1997).

Es difícil realizar una caracterización y sistematización del terciario atendiendo por ejemplo a la naturaleza básica de sus operaciones o a la inversión de sus factores de producción. La cantidad de actividades tan diversas y la modificación y transformación que sufren algunas de ellas no permiten realizarlo fácilmente como se pone de manifiesto en numerosos trabajos (MORENO y ESCOLANO, 1992; CARAVACA y MÉNDEZ, 1995; D'ENTREMONT, 1997, MÉNDEZ, 1997).

En lo que si parece haber más consenso es en el aspecto que se refiere a las propiedades que se atribuyen a los servicios. Una de ellas, a diferencia de las del primario y las del secundario es la satisfacción de las necesidades humanas elementales (y no tan elementales), que el producto emanado sea fruto del trabajo humano y que éste es inmaterial o intangible. La inmaterialidad deriva de que los servicios, de forma general, no se pueden almacenar puesto que *"los servicios sólo existen desde el momento en que se prestan"*¹³⁴. Pero las relaciones que se establecen entre la producción y el consumo de servicios son múltiples y multidireccionales de tal manera que los servicios están dotados de un fuerte componente social y de relaciones importantes: comerciante-consumidor, médico-paciente, etc. y en algunos casos se valora aún más la calidad de estas relaciones-servicios que el propio bien prestado.

¹³⁴ D'ENTREMONT, A. (1997): *Op.cit.* pág. 416.

Cualquier actividad que a cambio de una contraprestación redunde en la obtención de un servicio, independientemente de su naturaleza, tamaño, distribución en el espacio o del tipo de actividad, está considerada como propia del sector terciario. Así, se incluyen en él actividades unipersonales, como la del jefe de una empresa o con multipuestos: la administración; desde las que no requieren ningún tipo de cualificación hasta otras que precisen años de preparación; aquellas para las que sea necesario el local o las que no lo precisen: teletrabajo; desde las que se enmarcan en los servicios personales: peluquerías, hasta las de servicios comunitarios: docencia; las invisibles: protección automática, hasta las visibles; las tangibles: comercio, o las intangibles: transacciones bancarias; las mediatas: supermercados, o inmediatas: proyectos de obras; las dolosas: dentista, o más baratas; y así se puede proseguir en una casuística sin fin. Es común también añadir, entre las propiedades de los servicios, la mayor participación de las mujeres, a diferencia de los otros dos sectores de actividad en los que es abrumadora la presencia de mano de obra masculina. En alguna de las actividades propias de los servicios, la presencia de la mujer es casi exclusiva; sirvan de ejemplo las empleadas del hogar, y en menor medida, el comercio; pero en otras no tiene representación tan cuantiosa, como en los servicios directivos o financieros.

Lo que, desde luego, puede afirmarse es que el terciario se convierte en el elemento explicativo de las lógicas económicas y territoriales que modelan el espacio que lo sustenta (MANERO, 2000). "El estilo de vida, los procesos de producción y la organización social requieren para su desenvolvimiento un sinfín de servicios" (MORENO y ESCOLANO, 1992:9).

Por tanto, intentar sistematizar las actividades terciarias supone considerar múltiples clasificaciones (BROWNIG Y SINGELMANN, 1975; BASTIÉ Y DEZERT, 1980; BARCET, BONAMY Y MÁYERE, 1984; BAILLY ET AL., 1987; D'ENTREMONT, 1997 Y MÉNDEZ, 1997). Desde las basadas en las funciones de las empresas (investigación y desarrollo; gestión y control; comercialización y venta); grado de modernización (convencionales y tradicionales); destinatario de los servicios (consumo intermediario y directo); hasta aquellas que apuntan a quienes dirigen los servicios (empresas, personas, sociales, distribución) y un sinfín de casos más. Determinar

cuál de ellas es la más idónea o cuál se ajusta más a la realidad territorial grancanaria puede resultar tarea ardua a la vez que ineficaz, puesto que, tal y como apuntan alguno de los autores antes mencionados, gran parte de las dificultades reside en las fuentes. La administración es una de las típicas funciones terciarias, por demás urbana, cuyo análisis no permite el Censo del I.A.E. puesto que como tal no está considerada su matrícula; de ahí que sólo pueda reafirmarse que los servicios de la administración, de propiedad pública, independientemente de si el ámbito es local, regional o insular, tienen un componente de centralidad geográfica, por lo que las alternativas en cuanto a su localización están constreñidas (MÉNDEZ, 1997).

De ahí que la elección entre una u otra sistematización ha conducido, después de vanos intentos, y teniendo en cuenta la información ofrecida por las fuentes, a la decantación por la clásica clasificación de comercio, restauración, transporte, profesiones liberales, instituciones financieras y otros servicios (SMITH).

Una sociedad desarrollada y moderna se distingue por la función, evolución, y complejidad atribuida a los servicios¹³⁵, porque el terciario es eminentemente un fenómeno urbano (DEL RÍO GÓMEZ, 1988). La particular modificación que sufre la estructura productiva del Archipiélago canario, y particularmente Gran Canaria, entre los años sesenta y la actualidad ha ido forjando un sector que permite afirmar basándose en los datos de empleo, que es muy dinámico. Esa modificación la protagonizan los servicios con su expansión, en detrimento del primario, reiterando de nuevo, en la dependencia exterior¹³⁶. De esta manera se ha pasado de una economía agraria a una de claro corte *postagrario* con escaso peso industrial¹³⁷.

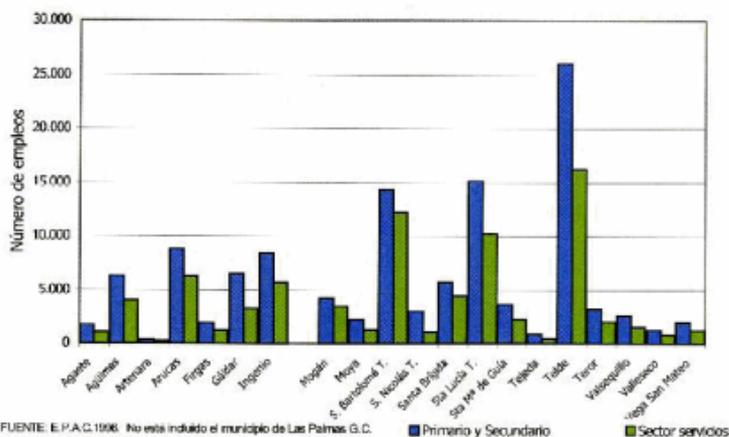
El empleo en el sector agrícola en Canarias ha tenido una evolución decreciente entre 1955 y 1993: en la primera de las fechas suponía el 59%, en

¹³⁵ DÍAZ, R., (2001): "Repercusiones del turismo en el sector servicios", en HERNÁNDEZ LUIS, J.A. y PARREÑO CASTELLANO (edit): *Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas*. Tomo II, pp.159-170. Íltre Ayto de la Villa de San Bartolomé de Tirajana.

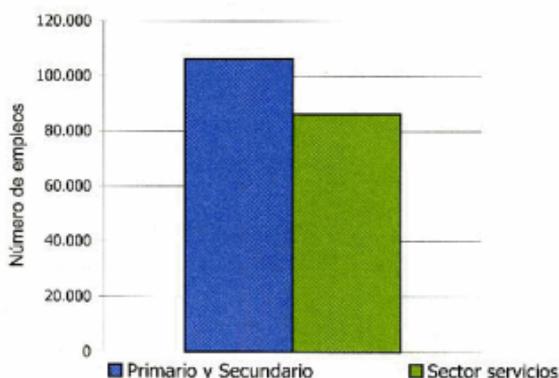
¹³⁶ RUS, G., GONZÁLEZ, M. y TRUJILLO, L. (1998): *Capitalización y crecimiento de la economía canaria 1955-1996*. Fundación BBV.

¹³⁷ DÍAZ, R. (2001): *Op.cit.*

Gráfico III.1. El empleo en los municipios de Gran Canaria (excepto Las Palmas de Gran Canaria), 1996



**GRÁFICO III.2:
EL EMPLEO EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**



1991 sólo ocupaba al 8.4%¹³⁸ del empleo y continuó disminuyendo hasta que en 1993 sólo contribuía con el 7.1%¹³⁹. Pero a la misma vez que se producía este descenso en el sector primario, los servicios llevaban una trayectoria inversa: en 1955 la proporción sobre el total de los empleos ascendía al 23.6% mientras que en 1993 llegaban al 75.8%.

A. La terciarización de la actividad económica

Cada vez más el sector terciario guarda una relación directa con la dinámica económica reciente. El desarrollo de cualquiera de los otros sectores de actividad ejerce una marcada influencia sobre el terciario; ya que el desarrollo del resto de los sectores no sería posible si el sector de distribución y prestación de servicios no estuviese consolidado. La comercialización y distribución de cualquier producto es uno de los ejes importantes de cualquier actividad. Sin éstos, carecería de fundamento la actividad industrial o la agraria de mercado.

El terciario a diferencia de los otros, parece un sector que no precisa de determinados factores de producción como la tierra, o soporte: el mar, como en el primario; ni tampoco de materias primas como el secundario. Aunque la demanda de capital, entendido como dinero en sentido estricto, y las infraestructuras son muy importantes para su funcionamiento.

El análisis del terciario es algo más complejo que el resto de los sectores de actividad por su variedad y diversificación admitiendo numerosos grados de especialización y cualificación. Se puede hablar del sector servicios aunque se desvirtúe o se desmarque del soporte físico; el ejemplo puede estar en el teletrabajo que aunque se realice en un lugar concreto sus carreteras o canales de comunicación no sean visibles. La complejidad de la subdivisión en subsectores y a pesar de ello, o por ello mismo, no permite una sistematización y clasificación más o menos coherente por la variedad y número que componen esta actividad; cosa que si es relativamente fácil en los otros sectores.

¹³⁸ DOMÍNGUEZ MUJICA, J. (1999): "El mercado laboral y el sector servicios en Canarias", **La geografía de los servicios en España**, pp. 60-72. A.G.E. Universidad Complutense de Madrid.

¹³⁹ RUS, G., GONZÁLEZ, M. y TRUJILLO, L. (1998): *Op.cit.*, 253.

Las características, por tanto, de este sector, se consideran de forma genérica. La primera de ellas radica en que “*los productos que emanan de este sector satisfacen una necesidad humana*”¹⁴⁰. Y es que sin la multitud de servicios que recibimos es casi, por no decir del todo, imposible sostener otros sectores, otras actividades y por supuesto, la economía en general. Como ya comentamos con anterioridad cualquier empresa, industria o negocio precisa al menos de los canales de distribución para obtener o satisfacer necesidades, de modo que no se sostienen sin los servicios necesarios.

El terciario es el sector económico más dinámico en Gran Canaria; de las 46.458 actividades declaradas en el Impuesto de Actividades Económicas de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, en 1994, más del 89% del total (41.560) pertenecían a este sector. En 2001, a pesar de incrementar la cifra absoluta de matriculación, el valor relativo cae hasta el 72% (CUADRO III.1) acusando la duplicación de las actividades de los otros dos sectores, especialmente las dedicadas a la construcción. Para los veintiún municipios, el terciario es, con diferencia, tanto en una como en otra fecha, el que más actividades incluye, (MAPA III.1 y MAPA III.2¹⁴¹). En 1994 en todos los municipios el terciario supera el 80% y en algunos incluso el 90%: Las Palmas de Gran Canaria (91.1), y Mogán y San Bartolomé de Tirajana (95.4% cada uno), municipios, estos dos últimos, sureños en los que las infraestructuras y la dedicación económica son turísticas.

En 2001, la reducción de los valores relativos en el total, tiene su reflejo en cada uno de los municipios. Todos ellos presentan valores por encima del 55%, pero la disparidad de los valores es ahora más señalada que en 1994. Agüímes, que acusa de forma clara los efectos de la implantación en su municipio del Polígono Industrial de Arinaga y el incremento significativo de actividades relacionadas con la construcción, se convierte en el *farolillo rojo*, siguiéndole muy de cerca Artenara pero con estructura y número bien diferentes. El valor de la participación del terciario sobre el total en los municipios de Mogán y San Bartolomé de Tirajana supera el 85%, lo que demuestra el peso de su primordial

¹⁴⁰ D'ENTREMONT, A. *Ibidem*, pág 319.

¹⁴¹ Cada una del conjunto de bandas de la figura nº 1 representa un 10% de la variable (los valores inferiores al 5% no se representan y aquellos superiores al 95% lo hacen con 10). El resultado es un mapa de bandas de distribución del terciario en la isla de Gran Canaria, que evidencia una imagen singular de sus subsectores.

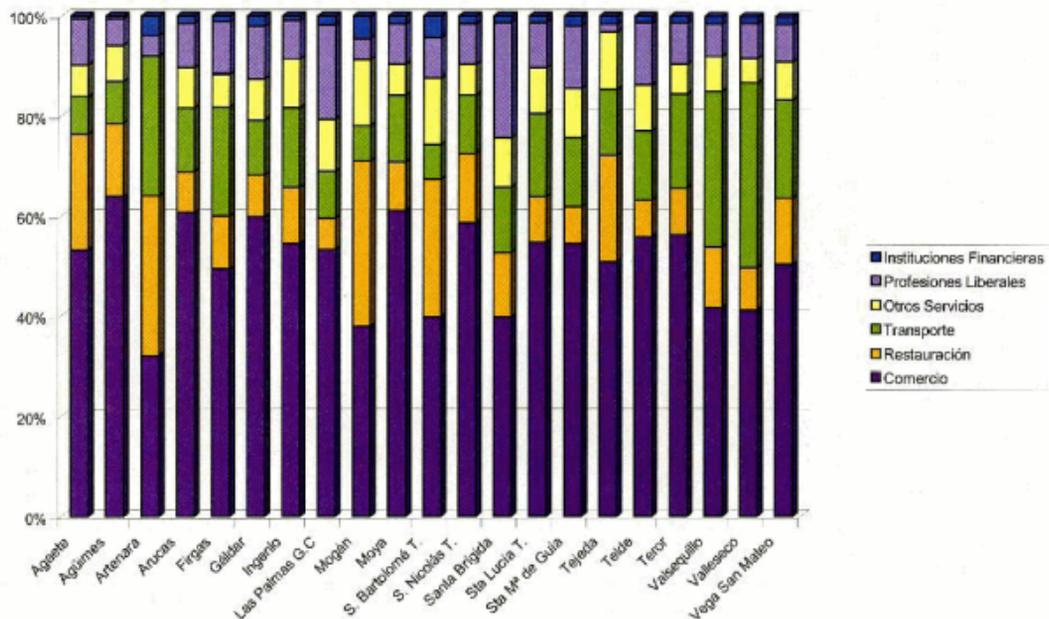
actividad (2.379 y 6.510 actividades). Las Palmas de Gran Canaria, Agaete, Tejeda y San Nicolás de Tolentino han conocido un descenso considerablemente en los relativos. Estos tres últimos tienen una estructura similar: son municipios con escaso número de actividades en el conjunto total, pero en estos siete años han incrementado el número de establecimientos de restauración y de comercio, y Tejeda y San Nicolás de T. han visto aumentar considerablemente la participación de los profesionales liberales; Las Palmas de Gran Canaria, en cambio, se comporta de forma diferente tanto en número, porque el 57% de todas las actividades terciarias están matriculadas en su término, como en estructura (CUADRO III.2), porque muestra mucha mayor diversificación.

**CUADRO III.1:
EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN MUNICIPAL DEL IMPUESTO DE
ACTIVIDADES ECONÓMICAS (Valores por 100)**

Municipio	Primario		Secundario		Construcción		Secundario + Construcción		Terciario		Total	
	1994	2001	1994	2001	1994	2001	1994	2001	1994	2001	1994	2001
AGAETE	1,0	1,0	6,6	5,0	4,6	8,3	11,2	13,2	87,8	72,6	0,4	0,4
AGÜIMES	0,2	0,6	9,1	12,2	8,5	9,8	17,6	22,0	82,2	55,3	1,8	2,8
ARTENARA	3,6	0,0	7,1	2,9	0,0	17,3	7,1	20,1	89,3	59,7	0,1	0,2
ARUCAS	0,8	0,6	7,9	9,0	7,8	8,4	15,7	17,3	83,5	64,8	2,8	2,8
FIRGAS	1,5	0,9	7,8	7,8	7,8	8,9	15,6	16,7	82,9	65,8	0,4	0,6
GÁLDAR	1,2	0,3	8,2	10,2	6,1	7,7	14,2	17,8	84,6	64,0	2,1	2,1
INGENIO	0,2	0,5	7,1	8,8	6,3	8,8	13,4	17,5	86,4	64,4	2,2	2,6
LAS PALMAS G.G	0,1	0,2	4,7	6,1	4,1	6,2	8,8	12,4	91,1	75,1	56,9	51,5
MOGÁN	0,1	0,0	1,8	2,9	2,8	4,3	4,6	7,2	95,4	85,5	3,8	3,9
MOYA	0,8	0,6	8,5	8,3	8,2	9,4	16,7	17,6	82,5	64,1	0,8	1,0
S. BARTOLOMÉ T.	0,0	0,2	2,1	2,7	2,6	4,1	4,6	6,7	95,4	86,4	10,7	10,5
SAN NICOLÁS T.	1,7	1,1	5,7	7,4	4,6	6,8	10,3	14,3	88,0	70,4	0,8	0,9
SANTA BRÍGIDA	0,0	0,0	6,0	6,0	11,4	10,5	17,5	16,4	82,5	67,1	1,4	1,8
SANTA LUCÍA T.	0,2	0,4	7,9	7,8	8,3	9,7	16,3	17,6	83,5	64,5	4,1	4,9
SANTA M ^a GUÍA	0,7	0,5	8,3	8,7	8,1	7,6	16,4	16,3	82,9	66,9	1,2	1,2
TEJEDA	2,7	1,7	8,1	3,9	6,8	7,7	14,9	11,6	82,4	75,1	0,2	0,3
TELDE	0,3	0,4	9,1	9,4	8,8	10,0	17,9	19,4	81,8	60,7	7,7	9,0
TEROR	0,7	0,5	11,8	10,5	4,9	7,1	16,7	17,6	82,6	64,3	1,1	1,3
VALSEQUILLO	0,4	0,2	9,7	7,1	9,7	11,7	19,4	18,8	80,2	62,2	0,5	0,8
VALLESECO	0,6	1,2	9,4	7,7	5,9	8,5	15,3	16,3	84,1	66,3	0,4	0,3
VEGA SAN MATEO	0,0	0,3	7,8	6,2	9,7	8,8	17,5	15,0	82,5	69,7	0,7	1,0
GRAN CANARIA	0,2	0,3	5,4	6,5	5,0	7,0	10,3	13,5	89,5	72,7	100,0	100,0

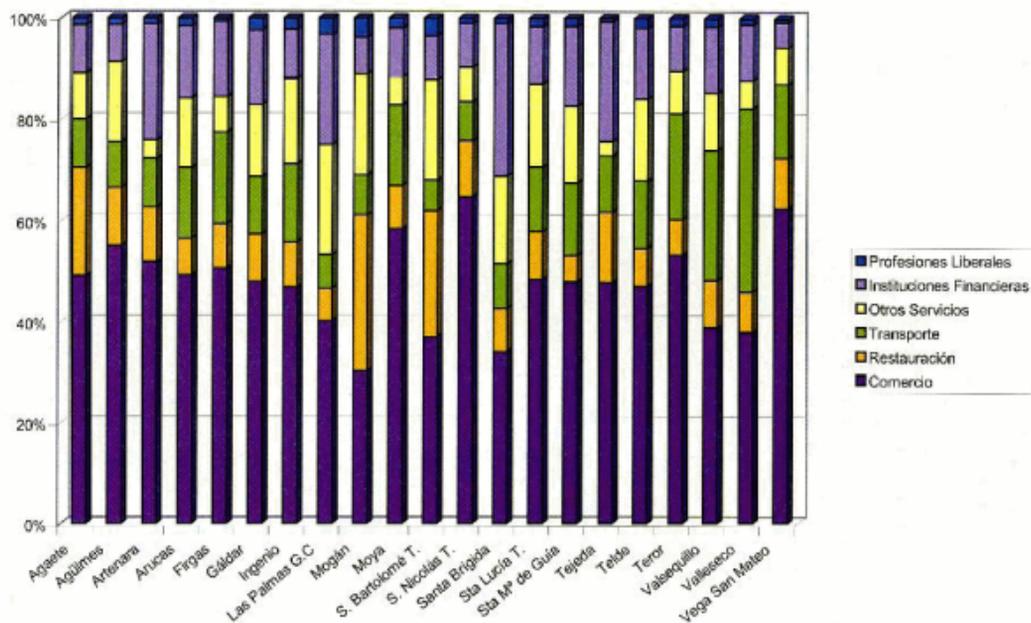
Fuente: Impuesto de Actividades Económicas. Cámara de Comercio, Industria y Navegación, 1994 y 2001.

GRÁFICO III.3:
DISTRIBUCIÓN MUNICIPAL DEL TERCIARIO, 1994



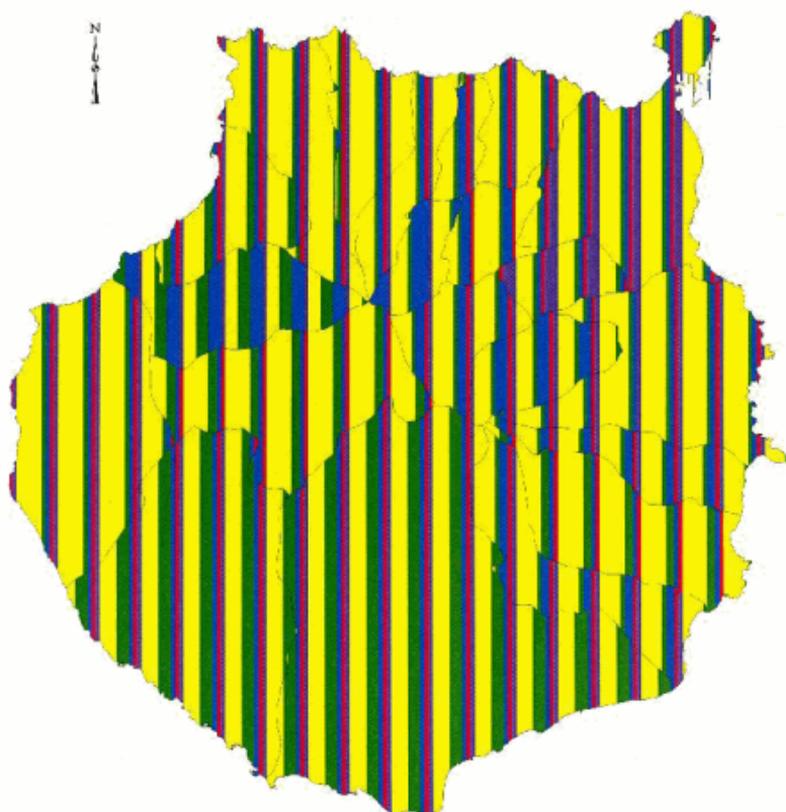
FUENTE: I.A.E. Cámara de Comercio, Industria y Navegación, 1994

GRÁFICO III.3:
DISTRIBUCIÓN MUNICIPAL DEL TERCIARIO, 2001



FUENTE: I.A.E. Cámara de Comercio, Industria y Navegación, 2001

Mapa III.2: Distribucion del terciario (1994)



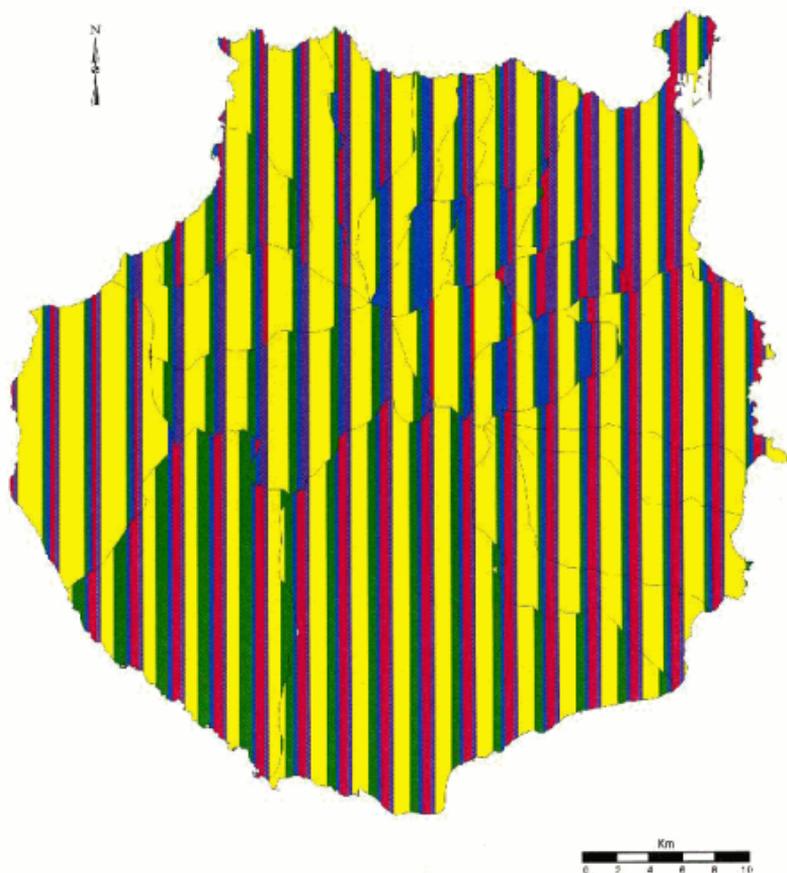
Km
0 2 4 6 8 10

Subsectores

- | | |
|--|---|
|  Comercio |  Otros Servicios |
|  Hosteleria |  Instituciones Financieras |
|  Transporte | |

Fuente: I.A.E. Camara de Comercio, Industria y Navegacion, 1994

Mapa III.1: Distribucion del terciario (2001)



- Subsectores**
- | | |
|--------------|-------------------------|
| ■ Comercio | ■ Otros Servicios |
| ■ Hosteleria | ■ Profesiones liberales |
| ■ Transporte | |

Fuente: I.A.E. Camara de Comercio, Industria y Navegacion, 2001.

En los trece municipios restantes los valores relativos de la participación en el terciario oscilan entre el 60 y 70 por cien, y entre los cuales el comportamiento es bien distinto. Sirva de ejemplo, por un lado, el número de actividades terciarias, Telde tiene matriculadas el 7.5% de todas ellas mientras que Artenara sólo el 0.2%; y por otro, el número de actividades terciarias por cada 1.000 habitantes (CUADRO III.3) que en el primero es del 37.7 mientras que en el segundo es de 22.6.

**CUADRO III.2:
EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN SECTORIAL DEL IMPUESTO DE ACTIVIDADES
ECONÓMICA (VALORES POR 100)**

Municipio	Primario		Secundario		Construcción		Secundario + Construcción		Terciario		Total	
	1994	2001	1994	2001	1994	2001	1994	2001	1994	2001	1994	2001
AGAETE	2,0	1,5	0,5	0,3	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
AGÜIMES	2,0	6,6	3,0	5,3	3,0	4,0	3,0	4,5	1,6	2,1	1,8	2,8
ARTENARA	1,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,5	0,0	0,3	0,1	0,2	0,1	0,2
ARUCAS	9,9	5,6	4,1	3,8	4,3	3,3	4,2	3,5	2,6	2,5	2,8	2,8
FIRGAS	3,0	2,0	0,6	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,4	0,6	0,4	0,6
GÁLDAR	10,9	2,5	3,1	3,2	2,5	2,3	2,8	2,7	1,9	1,8	2,1	2,1
INGENIO	2,0	5,1	3,0	3,4	2,9	3,2	2,9	3,3	2,2	2,3	2,2	2,6
LAS PALMAS G.G	31,7	35,4	50,3	48,2	46,7	46,1	48,6	46,2	57,9	53,2	56,9	51,5
MOGÁN	1,0	0,5	1,3	1,7	2,1	2,4	1,7	2,0	4,1	4,6	3,8	3,9
MOYA	3,0	2,0	1,3	1,3	1,4	1,3	1,4	1,3	0,8	0,9	0,8	1,0
S.BARTOLOMÉ DE T.	1,0	6,6	4,1	4,3	5,5	6,1	4,8	5,1	11,4	12,5	10,7	10,5
SAN NICOLÁS T.	5,9	3,5	0,8	1,0	0,7	0,9	0,8	0,9	0,7	0,9	0,8	0,9
SANTA BRÍGIDA	0,0	0,0	1,5	1,7	3,1	2,7	2,3	2,2	1,2	1,7	1,4	1,8
SANTA LUCÍA T.	4,0	7,1	6,1	5,9	6,9	6,9	6,5	6,3	3,8	4,4	4,1	4,9
SANTA Mª GUÍA	4,0	2,0	1,8	1,6	1,9	1,3	1,9	1,4	1,1	1,1	1,2	1,2
TEJEDA	2,0	1,5	0,2	0,1	0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	0,3	0,2	0,3
TELDE	10,9	12,6	13,0	13,0	13,6	12,9	13,3	12,7	7,0	7,5	7,7	9,0
TEROR	4,0	2,5	2,5	2,1	1,1	1,3	1,9	1,7	1,1	1,1	1,1	1,3
VALSEQUILLO	1,0	0,5	1,0	0,9	1,0	1,3	1,0	1,1	0,5	0,7	0,5	0,8
VALLESECO	1,0	1,5	0,6	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3
VEGA SAN MATEO	0,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,3	1,2	1,1	0,6	1,0	0,7	1,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Impuesto de Actividades Económicas. Cámara de Comercio, Industria y Navegación, 1994 y 2001.

Entre 1994 y 2001 ha habido, pues, un cambio significativo en la tendencia del terciario. Las causas hay que buscarlas, primero, en la fuerte crisis del sector turístico canario en los primeros años de los noventa, que obligó a una cierta diversificación. Luego, en la escasa coordinación entre las distintas

administraciones o centros de decisión política (Gobierno Autónomo, Cabildo Insular y Ayuntamientos) y los poderes económicos (promotores inmobiliarios, hoteleros, hosteleros, e incluso, la Cámara Oficial de Comercio) en materia de regulación, tal y como se repite en la mayoría de los destinos turísticos españoles (VERA REBOLLO, 1987). La tercera, se debe a que en un principio la segregación social del espacio fue espontánea y luego planificada, pero algunos enclaves turísticos se han ubicado más próximos a los núcleos de asentamiento tradicional, como en Mogán, lo que ha hecho incrementar el número de actividades no sólo en el espacio propiamente turístico si no también en el núcleo, puesto que éste ha hecho de dormitorio de la población que trabaja en aquél; y las nuevas actividades van dirigidas más a la población residente que a la turística.

Cuadro III.3:
Evolución del número de actividades terciarias por cada
1.000 habitantes¹⁴², 1994 y 2001

Municipio	1994	2001
AGAETE	32,8	42,3
AGÜIMES	41,9	55,5
ARTENARA	22,6	62,9
ARUCAS	39,9	39,7
FIRGAS	29,6	41,9
GÁLDAR	39,2	42,6
INGENIO	41,2	48,3
LAS PALMAS G.C.	67,8	77,9
MOGÁN	195,3	191,2
MOYA	40,1	56,3
S. BARTOLOMÉ T.	194,	188,6
SAN NICOLÁS T.	39,8	57,9
SANTA BRÍGIDA	42,5	49,8
SANTA LUCÍA T.	48,3	47,6
SANTA M ^a GUÍA	36,4	41,8
TEJEDA	25,84	56,6
TELDE	37,7	44,4
TEROR	42,5	49,4
VALSEQUILLO	31,2	43,9
VALLESECO	32,3	41,2
VEGA SAN MATEO	42,9	73,7
Total	62,4	71,1

¹⁴² Los valores han sido calculados teniendo en cuenta la población de cada municipio.

De los seis subsectores principales en los que se ha agrupado el terciario (comercio, restauración y hostelería, transportes, profesiones liberales, instituciones financieras y otros servicios) es el comercio el que prima por encima de los otros cinco de forma manifiesta.

Las tres áreas de aglomeración urbana, Las Palmas de Gran Canaria, Telde y Vecindario, parecen obedecer a formas distintas de urbanización. Si la primera posee caracteres semejantes a los propios de una urbanización *demográfica y cultural*, las otras dos se acercan más a una urbanización *estructural*, en las que la difusión de actividades en el territorio han transformado los asentamientos rurales en urbanos.¹⁴³ Estas diferencias en cuanto al concepto de urbanización no se traducen en su comportamiento respecto a los índices. Su participación en cada uno de los subsectores no indica grandes diferencias, pero sí en el volumen de las actividades.

Las Palmas de Gran Canaria acoge en su término casi el 60% de las actividades económicas del sector terciario de toda la isla en 1994. Si este mismo análisis se realiza para cada uno de los subsectores comprobaremos que en el caso de las profesiones liberales sobrepasa este índice (74%), hecho que es producto de la concentración administrativa propia de su carácter de triple capitalidad (insular, provincial y regional –compartida-). El valor del subsector restauración no llega al 35%, ronda un tercio del total porque la ciudad ha perdido en los últimos años ese poder de atracción turística que tuvo antaño. Es significativo, a este respecto, que en la capital insular el número de restaurantes de máxima categoría es muy inferior al de San Bartolomé de Tirajana.

¹⁴³ JUARISTI, J (1995): "El sistema urbano español y sus relaciones con el sistema urbano europeo", **Las ciudades españolas a finales del siglo XX**, pp.17-27, A.G.E. Universidad de Castilla-La Mancha. Murcia.

Cuadro III.4:
Evolución de la distribución municipal y sectorial del terciario. 1994 y 2001.

Municipio	Comercio		Restauración		Transporte		Otros Servicios		Profesiones Liberales		Instituciones Financieras		Total	
	1994	2001	1994	2001	1994	2001	1994	2001	1994	2001	1994	2001	1994	2001
Agaete	53,2	49,1	23,1	21,4	7,5	9,5	6,4	9,1	9,2	9,5	0,6	1,4	0,4	0,4
Agüimes	63,8	55,3	14,6	11,3	8,4	9,1	7,2	15,8	5,3	7,3	0,6	1,3	1,6	2,1
Artenara	32,0	51,8	32,0	10,8	28,0	9,6	0	3,6	4	22,9	4,0	1,2	0,1	0,2
Arucas	60,7	49,3	8,2	7,3	12,7	13,9	8,1	13,7	8,9	14,1	1,5	1,7	2,6	2,5
Firgas	49,4	50,7	10,6	8,7	21,8	18,1	6,5	6,9	10,6	14,9	1,2	0,7	0,4	0,6
Gáldar	59,8	47,9	8,3	9,4	11,0	11,3	8,2	14,1	10,6	14,7	2,1	2,4	1,9	1,8
Ingenio	54,5	46,9	11,2	8,9	15,9	15,5	9,8	16,7	7,7	9,8	0,9	2,2	2,2	2,3
Las Palmas G.C	53,2	40,3	6,2	6,4	9,4	6,7	10,4	21,7	18,8	21,7	1,9	3,3	57,9	53,2
Mogán	37,8	30,3	33,1	30,9	7,1	7,9	13,3	19,9	4,2	7,2	4,5	3,8	4,1	4,6
Moya	61,1	58,5	9,7	8,5	13,4	15,9	6,2	5,5	8,1	9,6	1,6	2,0	0,8	0,9
S. Bartolomé T.	39,8	37,1	27,6	25,0	6,9	6,0	13,3	19,7	8,1	8,8	4,4	3,4	11,4	12,5
S. Nicolás T.	58,6	64,9	13,9	11,0	11,7	7,7	6,1	6,8	8,1	8,6	1,6	1,1	0,7	0,9
Santa Brígida	39,7	34,1	12,9	8,6	13,1	8,8	9,8	17,3	23,1	30,1	1,3	1,1	1,2	1,7
Sta Lucía T.	54,7	48,5	9,1	9,5	16,7	12,7	9,1	16,4	9,1	11,3	1,3	1,7	3,8	4,4
Sta Mª de Guía	54,3	48,0	7,5	5,2	13,7	14,3	10,0	15,1	12,4	15,8	2,0	1,5	1,1	1,1
Tejeda	50,8	47,8	21,3	14,0	13,1	11,0	11,5	2,9	1,6	23,5	1,6	0,7	0,1	0,3
Telde	55,7	47,2	7,4	7,5	13,9	13,3	9,1	16,2	12,4	14,0	1,4	1,9	7,0	7,5
Teror	56,2	53,3	9,5	7,2	18,8	20,7	5,9	8,4	8,2	8,9	1,4	1,5	1,1	1,1
Valsequillo	41,7	38,9	12,1	9,4	31,2	25,7	7,0	11,1	6,5	13,1	1,5	1,7	0,5	0,7
Valleseco	41,3	38,0	8,4	8,0	37,1	36,2	4,9	5,5	7,0	11,0	1,4	1,2	0,3	0,3
Vega San Mateo	50,4	62,7	13,3	9,9	19,7	14,6	7,6	7,2	7,6	4,9	1,5	0,8	0,6	1,0
GRAN CANARIA	51,6	42,0	10,7	10,6	10,4	8,7	10,3	19,1	14,7	16,8	2,2	2,9	100,0	100,0
Agaete	0,4	0,5	0,9	0,9	0,3	0,5	0,3	0,2	0,3	0,2	0,1	0,2	0,4	0,4
Agüimes	2,0	2,8	2,2	2,3	1,3	2,3	1,1	1,8	0,6	0,9	0,4	0,9	1,6	2,1
Artenara	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2
Arucas	3,0	2,9	2,0	1,7	3,1	4,0	2,0	1,8	1,6	2,1	1,8	1,5	2,6	2,5
Firgas	0,4	0,7	0,4	0,5	0,9	1,2	0,3	0,2	0,3	0,5	0,2	0,1	0,4	0,6
Gáldar	2,3	2,1	1,5	1,6	2,1	2,4	1,5	1,3	1,4	1,6	1,9	1,5	1,9	1,8
Ingenio	2,3	2,5	2,3	1,9	3,3	4,1	2,0	2,0	1,1	1,3	0,9	1,8	2,2	2,3
Las Palmas G.C	59,7	51,1	33,5	32,3	52,3	40,9	58,4	60,4	74,0	68,5	51,1	61,8	57,9	53,2
Mogán	3,0	3,3	12,7	13,4	2,8	4,2	5,2	4,8	1,2	2,0	8,6	6,1	4,1	4,6
Moya	0,9	1,2	0,7	0,7	1,0	1,6	0,5	0,3	0,4	0,5	0,6	0,6	0,8	0,9
S. Bartolomé T.	8,8	11,1	29,5	29,7	7,5	8,7	14,6	13,0	6,3	6,5	23,4	14,7	11,4	12,5
S. Nicolás T.	0,8	1,3	1,0	0,9	0,8	0,8	0,4	0,3	0,4	0,4	0,6	0,3	0,7	0,9
Santa Brígida	1,0	1,4	1,5	1,4	1,6	1,7	1,2	1,5	2,0	3,0	0,8	0,7	1,2	1,7
Sta Lucía T.	4,1	5,0	3,3	3,9	6,2	6,4	3,4	3,7	2,4	2,9	2,2	2,6	3,8	4,4
Sta Mª de Guía	1,1	1,3	0,8	0,5	1,4	1,8	1,0	0,9	0,9	1,1	1,0	0,6	1,1	1,1
Tejeda	0,1	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,0	0,0	0,4	0,1	0,1	0,1	0,3
Telde	7,6	8,5	4,9	5,3	9,4	11,5	6,2	6,4	5,9	6,2	4,6	5,0	7,0	7,5
Teror	1,2	1,5	0,9	0,8	1,9	2,7	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6	1,1	1,1
Valsequillo	0,4	0,6	0,5	0,6	1,4	2,0	0,3	0,4	0,2	0,5	0,3	0,4	0,5	0,7
Valleseco	0,3	0,3	0,3	0,2	1,2	1,3	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,3	0,3
Vega San Mateo	0,6	1,5	0,8	0,9	1,2	1,7	0,5	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,6	1,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Censo de Impuesto de actividades económicas. Cámara de Comercio, Industria y Navegación, 1994 y 2001

1. El predominio comercial

La actividad comercial es, de entre todas, la que en un núcleo urbano concentra, lo que presenta un mayor grado de interrelación y de dependencia con el espacio que lo rodea¹⁴⁴. El comercio genera un área de influencia clave en la articulación local y comarcal, configurando sistemas y áreas o regiones funcionales, regidas al menos, por un núcleo central que atrae hacia sí toda una variada red de flujos humanos y económicos.

La diferenciación e individualización en el análisis del subsector comercial se sustenta en que la organización de éste, cuya oferta debe estar lógicamente en función de los virtuales consumidores, permite obtener conclusiones sobre el poder adquisitivo, las estructuras productivas y el grado de desarrollo de una sociedad. Desde sus orígenes todo núcleo urbano se caracteriza por concentrar los intercambios y atender a las necesidades de bienes y servicios de la población de la misma aglomeración y de su "hinterland". Como lo expresan BASTIÉ Y DEZERT (1980: 203): "*La animación principal de las ciudades está ligada a las actividades comerciales y de los servicios*".

Las actividades comerciales en Gran Canaria son, con diferencia, no sólo las más numerosas de todas las que componen el terciario sino también de las de los otros dos grupos de actividad (Gráfico III.3), tanto en 1994 como en 2001. De las 46.458 actividades censadas en 1994 casi el 50% correspondían al comercio (muy por encima de la media comunitaria, 33.4% y de España, 33.3%¹⁴⁵), siete años más tarde este valor relativo desciende hasta el 30.5% a pesar de que el número total de actividades comerciales se mantiene en valores similares.

El comportamiento de la evolución de las actividades ha sido la disminución de los valores relativos, que no de sus cifras absolutas en el comercio, transporte y comunicaciones, restauración y hostelería; el número de empresas de la construcción y otras industrias manufactureras ha crecido mientras que se mantienen estables las instituciones financieras y seguros y que, sobre todo, las

¹⁴⁴ RODRÍGUEZ, R. (1992): "Función comercial y organización del territorio a través del empleo de una cabecera comarcal del interior gallego", *VI Coloquio Ibérico de Geografía*, pp. 81-86. Porto.

¹⁴⁵ RODRÍGUEZ DÍAZ, M. (1999): "El comercio interior", *Canarias Siglo XXI*, Tomo I, pp. 150-186. Cabildo Insular de Gran Canaria

dedicadas al cambio de moneda tendrán un considerable descenso después de la adopción del euro como moneda única en muchos países europeos. La gran importancia que tienen estas dos últimas guardan relación con las actividades terciarias que las requieren para su funcionamiento: asesorías laborales, gestorías, etc .

Pero este comportamiento de las actividades en el ámbito insular no tiene correlato con el comportamiento particular de cada uno de los municipios, de tal modo que la dinámica no se produce ni con la misma intensidad ni con la misma estructura en todos ellos. Esto permite realizar una primera clasificación general para Gran Canaria teniendo en cuenta los valores relativos de los subsectores que componen los grupos de actividad y su evolución entre las dos fechas. La significación de las actividades primarias y secundarias, salvo las dedicadas a la construcción tiene una participación inferior al 2%; es decir, se confirma así la importancia de todas las actividades terciarias. El comercio, las profesiones liberales, las actividades dedicadas a la restauración, los transportes, las instituciones financieras y otros servicios, dominan sobre las demás tanto en 1994 como en el 2000, aunque los valores relativos entre uno y otro año varían dotando de cierto protagonismo a otros servicios, la construcción y las industrias manufactureras. El esquema que permite la lectura de estos gráficos es el siguiente:

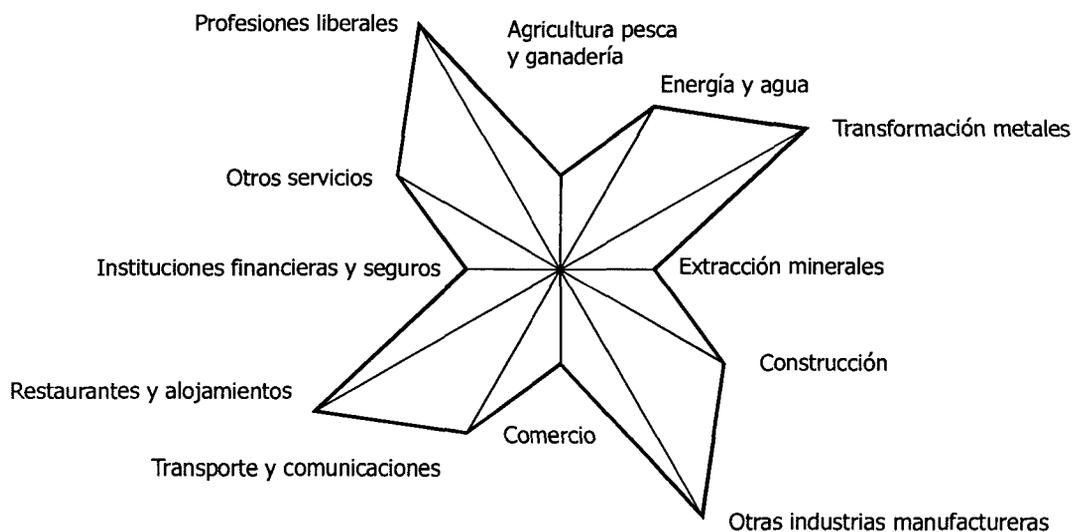
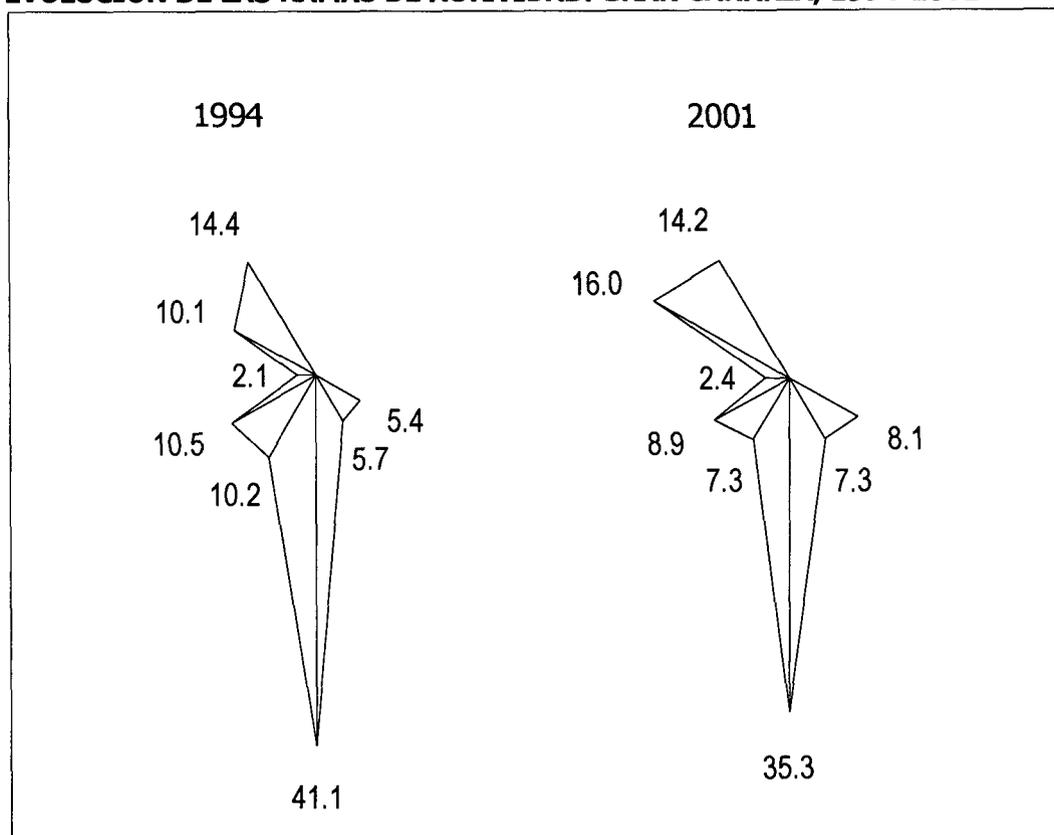


GRÁFICO III.3:
EVOLUCIÓN DE LAS RAMAS DE ACTIVIDAD. GRAN CANARIA, 1994-2001

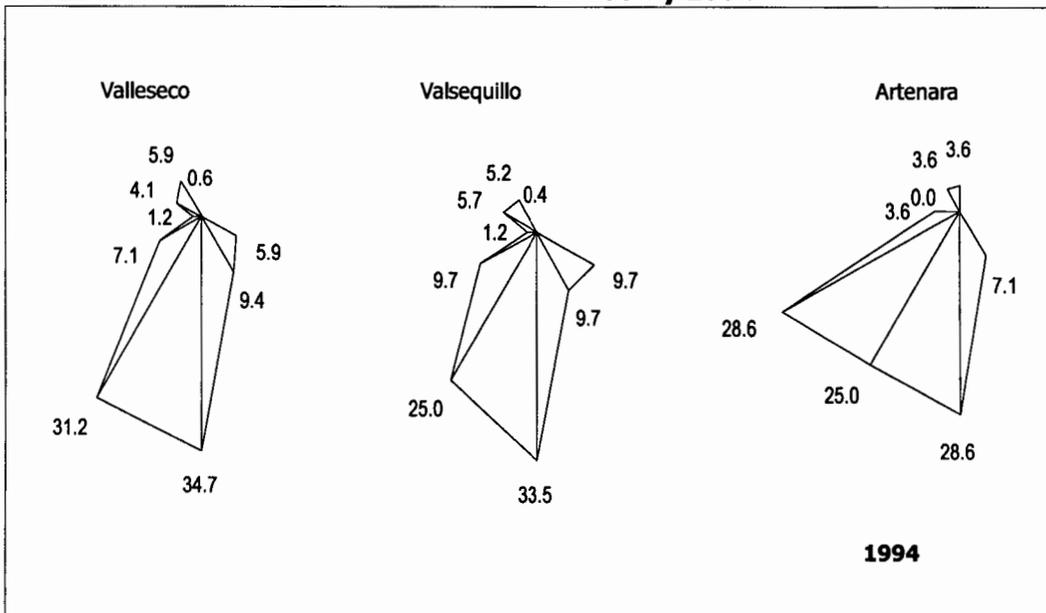


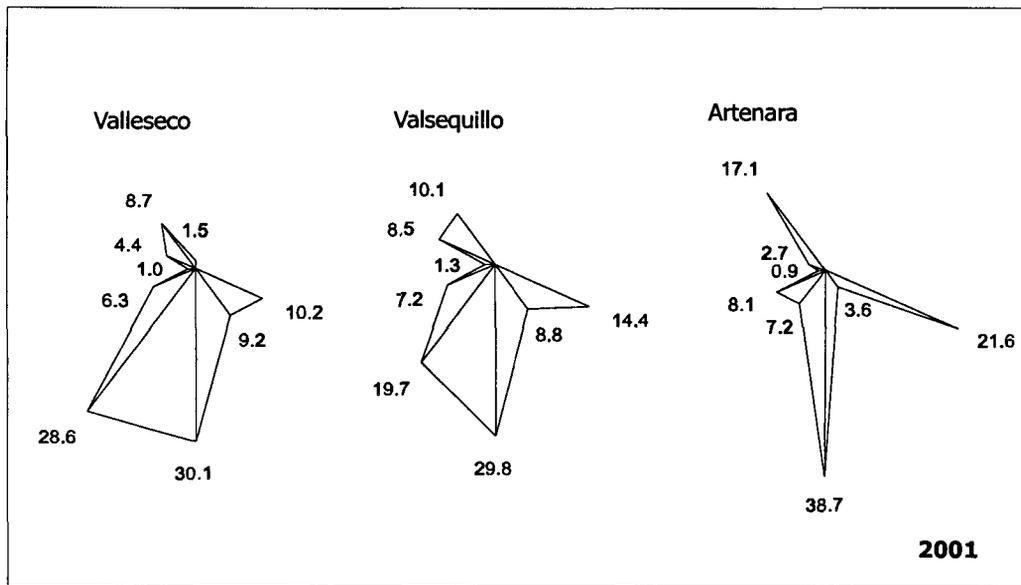
El análisis del comportamiento municipal frente a las actividades permite realizar una tipología teniendo en cuenta su participación en las diversas actividades. Un primer grupo comprende aquellos municipios en los que en 1994 la especialización funcional se compartía entre el comercio y los transportes y han evolucionado hacia una mayor especialización en la construcción. Se consideran en este grupo los municipios cuyos valores del comercio están por debajo del 35% y los del transporte y comunicaciones por encima del 25%. Son Valleseco, Valsequillo y Artenara (GRÁFICOS III.4 y 5).

La estructura de los dos primeros es similar: el comercio domina sobre todos los demás (entre 28.6 y 34.7%) mientras que el transporte aparece con valores entre 3 y 7 puntos porcentuales por debajo. Artenara, en cambio, reparte su funcionalidad de forma más homogénea entre el comercio, los transportes y la restauración. La evolución temporal de los tres ha derivado hacia la diversificación.

Valleseco y Valsequillo en la mayor especialización en la construcción y, en menor medida, hacia las profesiones liberales a costa de la pérdida considerable del peso en el comercio y los transportes y Artenara incrementando significativamente su participación en el comercio y la construcción, perdiendo en los transportes y la restauración. Las causas aparecen con nitidez. Valleseco y, sobre todo, Valsequillo se han visto inmersos en el proceso constructivo, sobre todo de carácter residencial, que se generalizó en la isla en los años noventa y al no tratarse de municipios turísticos no se ven afectados por la implantación de los servicios que esta actividad demanda. Artenara en cambio ha sido incluida en las rutas de turismo rural, jeep-safari, y demás servicios alternativos al turismo más tradicional, de ahí que el número de sus establecimientos comerciales para atender a esa demanda en tránsito, se haya incrementado considerablemente. Y a pesar de que la importancia económica no recae en ninguno de los tres municipios sobre el comercio, puesto que los tres se les considera como eminentemente agrarios, en ellos predomina mayoritariamente, de acuerdo con la fuente, la actividad comercial; las perspectivas de futuro recaen, sobre todo en Valsequillo, en reforzar esta tendencia mediante la creación de una Zona Comercial e Industrial que permita potenciar, especialmente estas actividades.

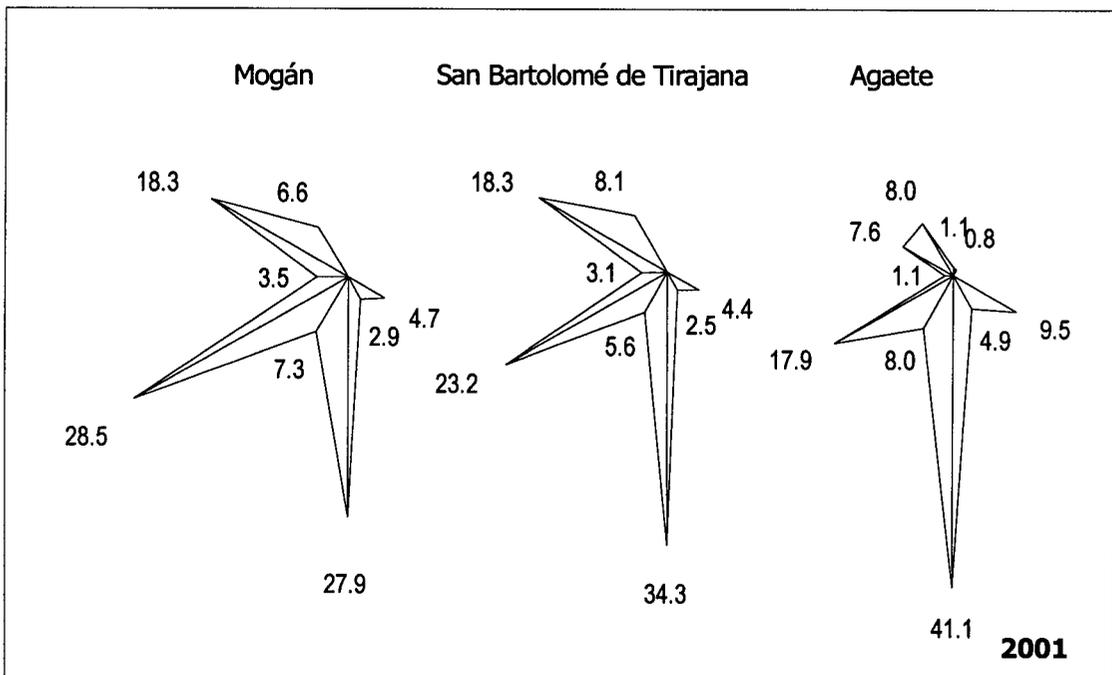
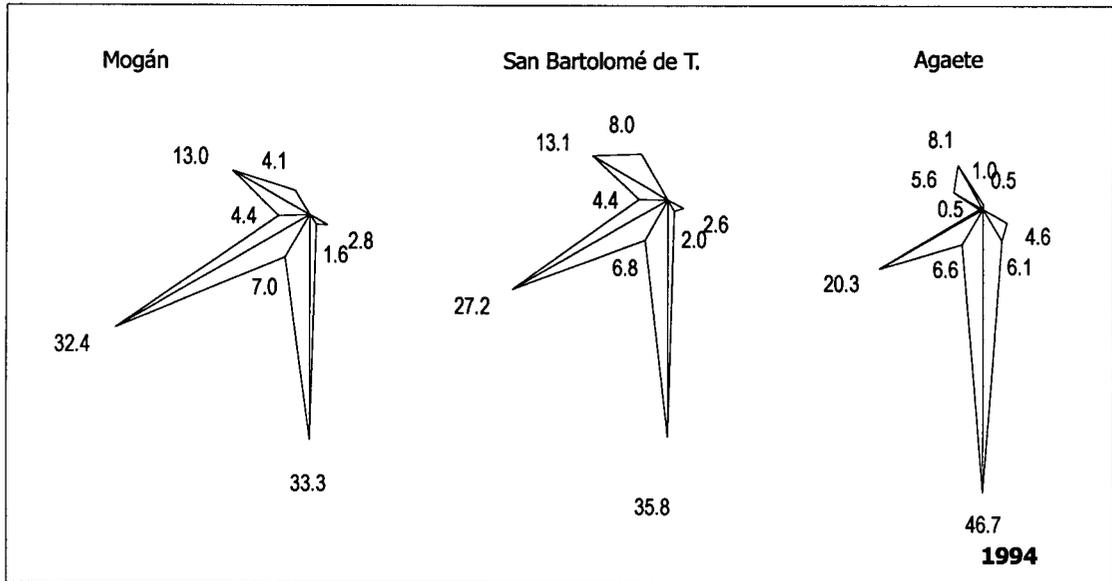
GRÁFICOS III. 4 y 5:
EVOLUCIÓN DE LAS RAMAS DE ACTIVIDAD 1994 y 2001





Un segundo grupo lo constituirían Mogán, San Bartolomé de Tirajana y Agaete. Tienen un desarrollo diferenciado de las actividades mercantil y de restauración y cierta importancia en las profesiones liberales y los otros servicios. La evolución entre las dos fechas reseñadas es en cierta forma, dispar. Mientras que el comercio y la restauración en Mogán descienden, las profesiones liberales, y otros servicios crecen; en San Bartolomé de Tirajana se mantienen las profesiones liberarles y el comercio pero incrementan otros servicios y la construcción, a la vez que pierden peso las instituciones financieras, las comunicaciones y la restauración; Agaete mantiene en los transportes, pierde en comercio y restauración y gana en construcción y otros servicios (GRÁFICOS III. 6 y 7). En este grupo sigue dominando el comercio pero subsectores como los transportes, la restauración, otros servicios y las profesiones liberarles ocupan un espacio importante en las economías municipales; y confirman los dos primero su significación como municipios eminentemente turísticos.

**GRÁFICOS III. 6 Y 7:
EVOLUCIÓN DEL COMPORTAMIENTO DE ACTIVIDADES 1994 Y 2001.**



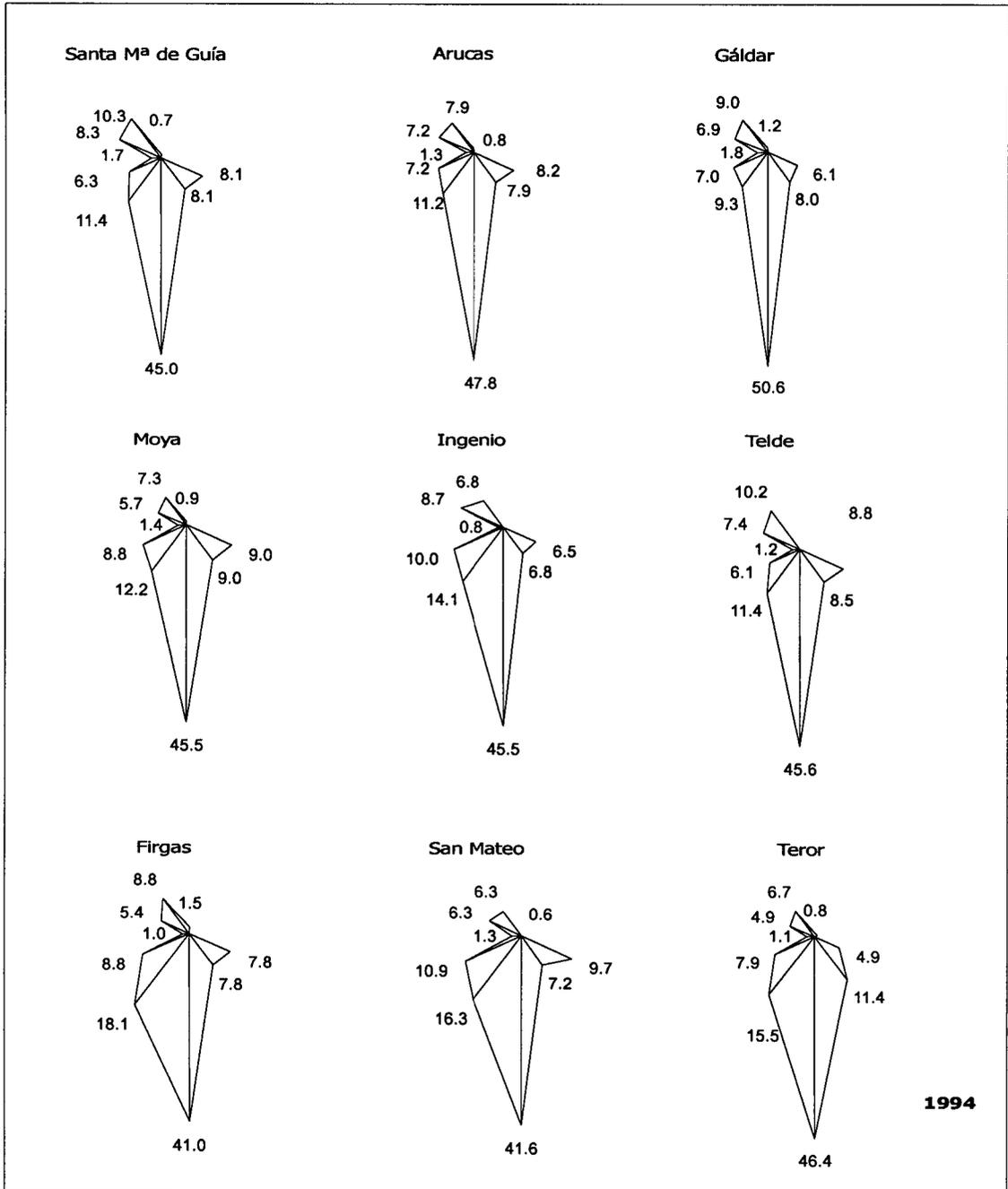
Un tercer grupo, el más numeroso, está formado por los municipios en los que la importancia del comercio supera el 41% de todas las actividades y presentan un cierto desarrollo de los transportes (entre el 9.3 y 18.1%), de las profesiones liberales (entre 6.3 y 10.3%) y de la construcción (entre 4.9 y 9.7%):

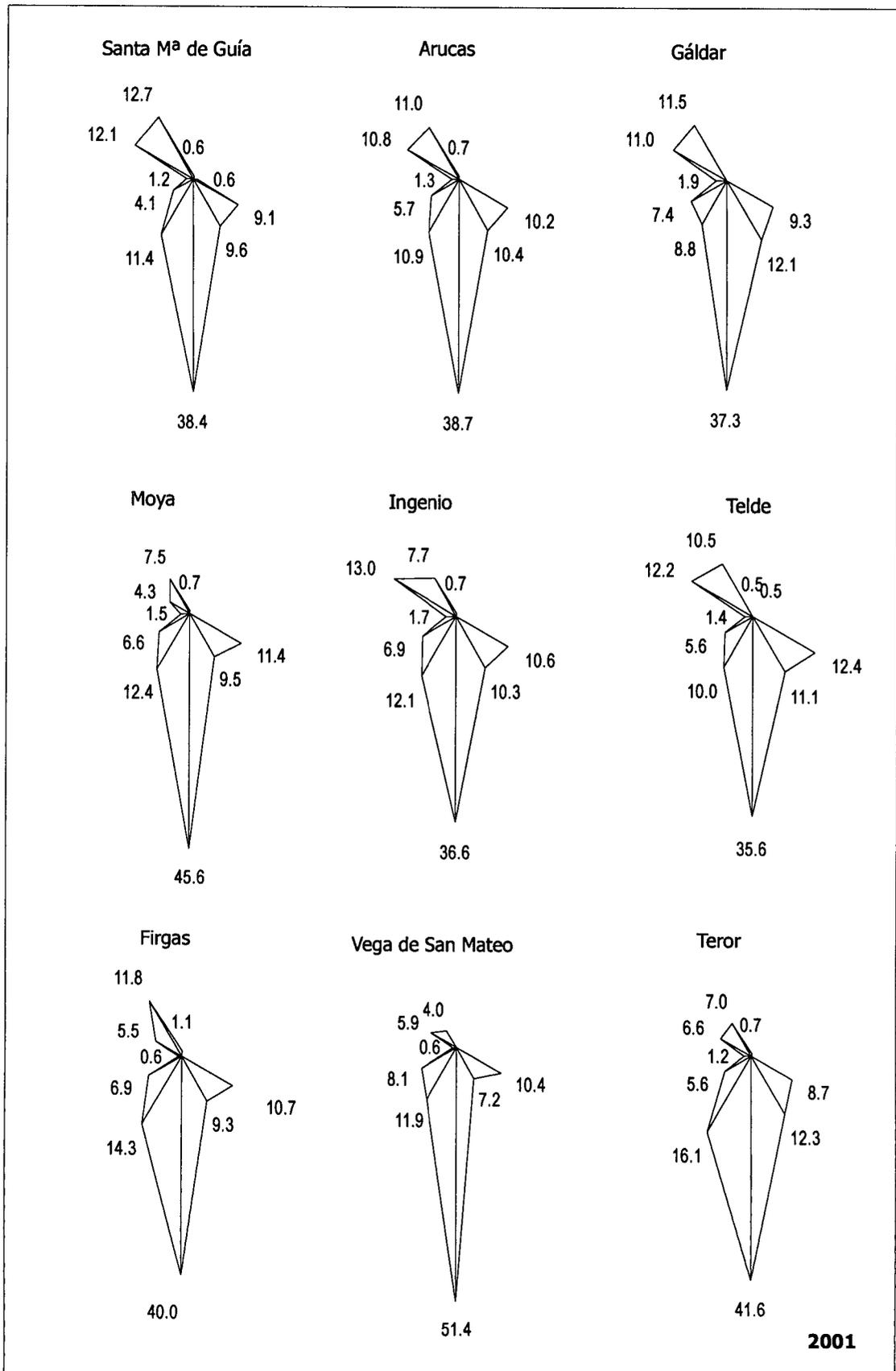
Santa M^a de Guía, Arucas, Gáldar, Moya, Ingenio, Telde, Firgas, Vega de San Mateo y Teror. En Gáldar el peso relativo del comercio se sitúa por encima del 50% (GRÁFICOS III.8 y 9)

La evolución en estos siete años se ha dirigido hacia la pérdida del peso en las actividades mercantiles y la restauración, todos ellos menos Moya, Firgas y sobre todo San Mateo, incrementando su participación en las profesiones liberales, otros servicios, construcción y otras industrias manufactureras, mientras que estos tres evolucionan ganando en las de la construcción y perdiendo en todos las demás salvo San Mateo que también asciende su participación en el comercio.

La importancia de determinadas actividades en alguno de estos municipios no se ve reflejada en los valores relativos, puesto que es más significativa su consideración cualitativa. Telde puede servir de ejemplo; es un municipio con cierta especialización comercial en el mueble. Desde 1980 ha incorporado la denominación "ciudad del mueble", basándose en la concentración comercial de esta tipología, en la que la estructura familiar de sus empresas es la tónica dominante. En la actualidad son 49 los establecimientos repartidos por todo el municipio dedicados a esta especialización y ocupan algo más de 40.000 m² y 39 de ellos se ubican en el casco. La apertura del Centro Comercial La Mareta, en el corredor viario GC-1, modificó esta estructura; a la gran superficie alimentaria, actividad que estaba hasta entonces en manos de unas pocas familias (Torres, Estupiñán, etc.), se le unió una de *bricolage* y mobiliario (Leroy Merlín), así como otras franquicias: Mc Donald, Toysrus y algunos comercios minoristas de textil, regalos, etc. Telde ha incrementado la superficie dedica al comercio, pero también se ve afectada por la aparición de otras zonas comerciales, sobre todo por la de Siete Palmas y Vecindario y por la carencia y obsolescencia de sus infraestructuras; en especial por la escasez de plazas de aparcamientos, de ahí el desarrollo del Plan de Revitalización Integral del Comercio 2000 (PRICO) y la concentración de los esfuerzos en el barrio de San Gregorio mediante el *Proyecto Telde Siglo XXI* que se basará en la mejora de las infraestructuras. Acciones que junto con la realización del Palacio de Cultura y de las Artes, la apertura de un centro de salas de cine, el Parque Arnao y la Rambla de San Gregorio, pretenden ser el motor de la revitalización de *Telde: Ciudad del Mueble* antes de que finalice el 2003.

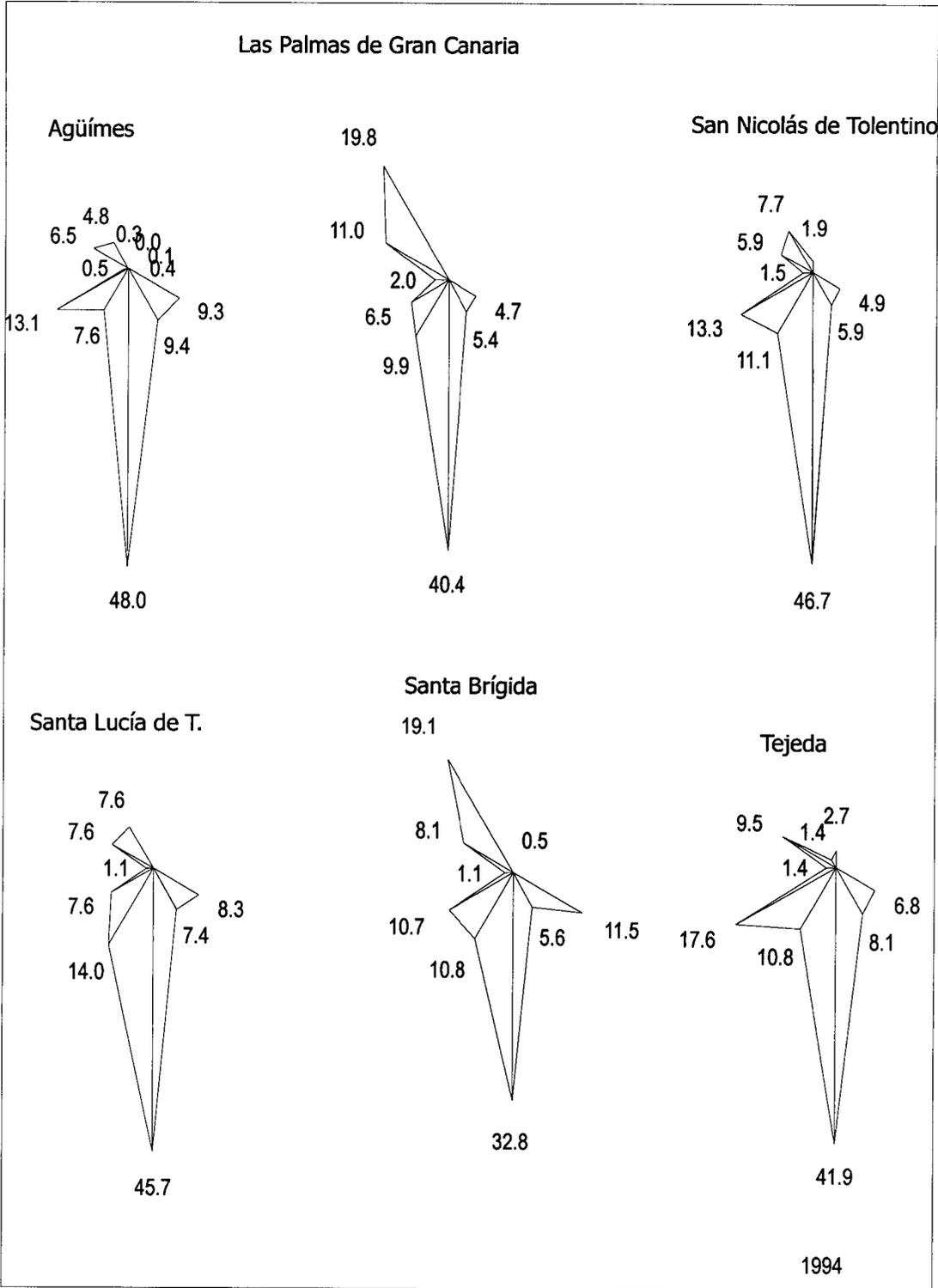
**GRÁFICOS III. 8 Y 9:
EVOLUCIÓN DE LAS RAMAS DE ACTIVIDAD 1994 Y 2001**





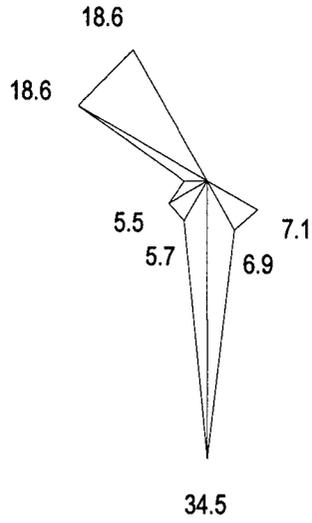
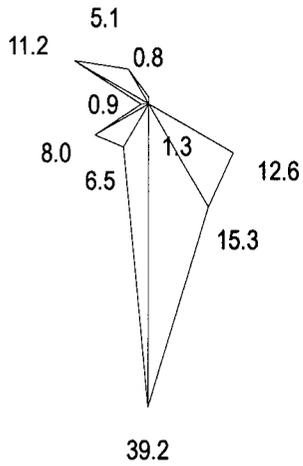
2001

**GRAFICOS 10 y 11:
EVOLUCIÓN DE LAS RAMAS DE ACTIVIDAD, 1994 Y 2001**

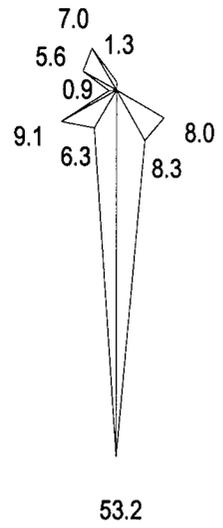


Las Palmas de G.C.

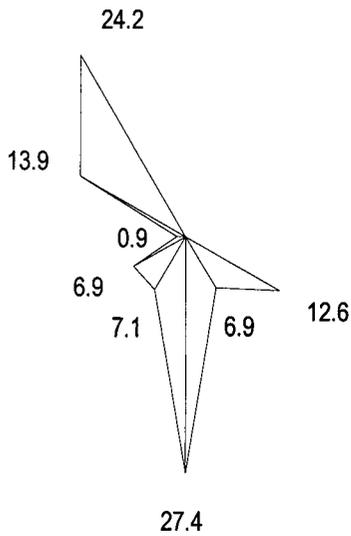
Agüimes



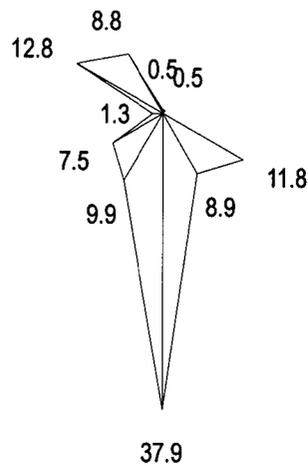
San Nicolás de Tolentino



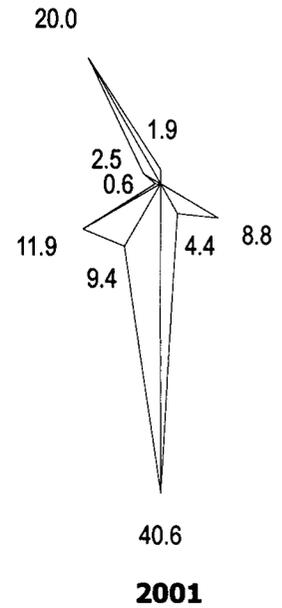
Santa Brígida



Santa Lucía de Tirajana



Tejeda



El grupo más heterogéneo lo forman Agüimes, Las Palmas de Gran Canaria, San Nicolás de Tolentino, Santa Lucía de Tirajana y Tejeda. Las actividades más numerosas son las relacionadas con el comercio y se cifran en torno al 40%, salvo en Santa Brígida, que es significativamente inferior. Son municipios que se caracterizan por tener una significación destacada en las instituciones financieras, y, sobre todo en las profesiones liberales. La evolución de las actividades en estos municipios entre 1994 y 2001 no ha sido homogénea; sólo San Nicolás de Tolentino y Santa Lucía incrementan los valores relativos de la actividad mercantil, el resto, que decrece lo hace a favor de otros servicios y las profesiones liberales como Santa Brígida, Santa Lucía de Tirajana y Las Palmas de Gran Canaria, Tejeda, en cambio sólo incrementa las profesiones liberales. Todos ellos muestran también un crecimiento considerable hacia las actividades constructivas.

Canarias, como puerto de escala en el Atlántico y proveedor de productos a los mercados exteriores, ha tenido de siempre un notable desarrollo del comercio. La actividad portuaria y el desarrollo del turismo favorecieron desde los primeros años del siglo XIX la localización de establecimientos comerciales, entre los que destacan los regentados por hindúes dedicados a la venta de confecciones orientales y después a la de aparatos electrónicos de la misma procedencia, que se concentraban en el entorno próximo del puerto. Se distribuían por la única salida del puerto, a lo largo de las calles Juan Rejón y Albareda y sus aledaños y cuando se produce la apertura de aquél hacia el parque de Santa Catalina, concentran su actividad alrededor de las calles Sagasta, Luis Morote y Ripoché; sólo cuando la calle mayor de Triana se convierte en vía peatonal y se cierra al tráfico rodado, se trasladan a ella un comercio hindú deslocalizándose de la ubicación tradicional. Ahora no es un pequeño comercio en el que combinan la venta de baratijas con la de productos electrónicos y en el que el regateo forma parte sustancial de la venta sino que la tipología se asemeja a la de un gran almacén, unos especializados exclusivamente en los productos electrónicos (Chanray y Chellaram) y otro con mayor diversificación (Maya) en el que se combinan joyería, perfumería, electrodomésticos y electrónica. Pero así como la motivación de la localización de

los primeros hindúes en el área portuaria estuvo relacionado con la importancia del turismo capitalino en Las Canteras, el traslado a Triana se debe a la pérdida del papel turístico de esa zona, y entonces Las Palmas de Gran Canaria pasa a ser destino de una jornada de los visitantes que se alojan en el Sur; éstos realizan mayoritariamente el desplazamiento en transporte regular que tiene la estación en las inmediaciones de Triana. Pero una vez que se consolida el papel comercial de la zona Mesa y López de la capital grancanaria, al menos uno de estos comercios de hindúes decide trasladarse al emplazamiento primitivo.

La estructura de la actividad comercial en Gran Canaria previa a la aparición de las grandes superficies y centros comerciales se caracterizaba por una relativa concentración de los comercios alimentarios en supermercados, dominados principalmente por dos grupos familiares: Cruz Mayor y Hermanos Domínguez, a la vez que se producía una cierta concentración en el ámbito del equipamiento doméstico (Cruz Gómez y Almacenes La Loza), en bajos de edificios destinadas al servicio local y de barrio.

La práctica comercial ha ido cambiando en el tiempo. Los centros comerciales, grandes almacenes y grandes superficies, como nuevas fórmulas, estrategias y modalidades de la actividad en el comercio (BERRY, B.J.L., 1971), además de convertirse en cotidianos en cualquier ciudad, tienen una gran capacidad para modificar las centralidades de las urbes e incluso de crear nuevas; en Gran Canaria se ha pasado de la bipolaridad comercial insular (Triana-Mesa y López) en Las Palmas de Gran Canaria a una multipolaridad dispersa por todo el área urbana (Las Arenas, Siete Palmas, La Ballena en Las Palmas de Gran Canaria; La Mareta en Telde, Atlántico y La Ciel en Vecindario) y probablemente se amplíe nuevamente cuando el Centro Comercial El Muelle abra sus puertas definitivamente, revalorizando el sector de Las Canteras y del Puerto de La Luz, otrora más florecientes. La tendencia de localización periférica de estos equipamientos, en la proximidad de los nudos de comunicación, es descentralizadora; la mejora en las comunicaciones, dotación de aparcamientos y la peatonalización de la calle Mayor de Triana han permitido la concentración de un equipamiento comercial de calidad, sustituyendo los pequeños y más tradicionales lo que ha derivado hacia la inversión de la tendencia hacia la concentración; en el

resto de las áreas se ha combinado generalmente la gran superficie alimentaria, casi siempre de capital extranjero con el comercio minorista de cierta especialización.

La aparición tardía de las grandes superficies y centros comerciales no tuvo su paralelo en la incidencia de la implantación de esta tipología comercial. La existencia de comercios de un cierto desarrollo desde finales de los años sesenta y parte de los setenta como Almacenes Cuadrado o Cardona, no supuso modificaciones en el área de influencia urbana que ya estaba centralizada en Triana, en virtud del mayor número del comercio minorista, por lo demás variado. Modificación que sí se produce con la ubicación excéntrica de Galerías Preciados y El Corte Inglés a finales de los años setenta, trasladando la influencia de forma paulatina, extensa, ahora urbana y no de barrio, formal, ahora muy polarizada en estos dos establecimientos comerciales, y continua, a la zona de Mesa y López más próxima al barrio del Puerto; a la vez que introducen una nueva modalidad comercial: la posibilidad de adquirir multitud de artículos variados en una misma superficie; hecho que novedoso porque los Almacenes hasta entonces existentes se especializaban bien en textil o bien en alimentación: Cruz Mayor o Simago.

Además de este grupo, Artenara, Firgas, Mogán, San Bartolomé de Tirajana, Santa Brígida, Valsequillo y Valleseco tienen una proporción menor en el comercio, pero siempre valores superiores a una tercera parte del total. Ninguno de ellos puede considerarse de carácter urbano. El primero y los tres últimos, con una cierta tradición agropecuaria, de distinta importancia y dedicación, que en esta última década ha evolucionado de forma muy dispar.

En Valsequillo y Santa Brígida, por su proximidad a Telde y a la capital insular respectivamente, las acciones urbanizadoras están sustituyendo los espacios de mayor valor y tradición agrícola. Artenara y Valleseco, municipios al margen de la centralidad, ofrecen grandes atractivos paisajísticos, nuevos valores para el turismo rural pero pierden paulatinamente importancia económica y demográfica. Estos últimos municipios han conocido tradicionalmente un vaciamiento muy importante de sus efectivos (pero Artenara posee la proporción más alta, que no en número, de instituciones financieras de la isla).

Las causas parecen bien claras; Valleseco y sobre todo, Valsequillo se han visto inmersos en el proceso constructivo que sacude a la isla en los años noventa y por no ser municipios turísticos no se ven afectados por la implantación de comercios al servicio del turismo. Artenara, en cambio, está siendo incluido en las rutas de turismo rural, jeep-safari y demás servicios alternativos al turismo más tradicional; de ahí que el número de sus establecimientos comerciales se incremente considerablemente.

Finalmente, forman también este grupo también los municipios turísticos de Mogán y San Bartolomé de Tirajana que desde el proyecto internacional *Maspalomas Costa Canaria* de 1960 han sufrido una profunda transformación social, económica y territorial promovido por la industria turística.

El análisis del subsector comercial revela que la actividad mercantil se vincula preferentemente al comercio al por menor y especialmente a las ramas de la alimentación, la maquinaria y la textil: "*establecimientos de alimentos y bebidas*", "*prendas de vestir*", "*toda clase de artículos*", "*menaje y ferretería*" y "*venta de vehículos*". Mientras que el comercio de "*frutas y verduras*" y "*otros productos alimenticios*" son los epígrafes más destacados en el comercio al por mayor.

Atendiendo al comportamiento específico del sector terciario en los municipios que sobrepasan el 50% de dedicación al subsector comercial, podemos establecer dos grupos:

a.- Aquellos que dedican más de una vigésima parte del total a la hostelería: Agaete y Tejeda. En ambos casos carecen de una relevante infraestructura turística si se les compara con el resto de la isla. En Agaete se aprecia la existencia de un conjunto de instalaciones ligadas a la restauración y vinculadas tanto a los flujos inducidos por el turismo sureño (para quienes residen en el sur y hacen excursiones en vehículos de alquiler o en transporte discrecional de una o media jornada) como a la frecuentación debida al ocio de fines de semana. Estos se han visto recientemente reforzados por la ampliación del muelle pesquero y el tránsito de viajeros por mar, desde que funciona la línea marítima con Tenerife. Tejeda, aún cuando ha conocido periodos de fuertes migraciones y

ha perdido su potencial agrícola, ejerce cierta atracción mediante la presencia de pensiones, hostales, bares y restaurantes orientados al turismo rural.

Los dos municipios presentan comportamientos diferentes frente a otros subsectores; *Agaete* sostiene valores entre el 5 y 10% en las ramas del transporte, profesionales liberales y otros servicios, mientras que en Tejeda los valores son algo superiores (10-15%) en transporte y otros servicios. En cambio no aparece declarada ninguna licencia en la actividad de profesionales liberales.

b.- Aquellos en los que su participación en la restauración oscila entre el 10-15%: Ingenio, San Nicolás de Tolentino y Vega de San Mateo. Son municipios que están más alejados de las zonas de atracción turística, sin que por ello se vean ajenos a su influencia. El primero y el último muestran comportamientos similares en los subsectores del transporte (15-20%), profesiones liberales (en torno al 7%) y otros servicios (5-10%), quizá por su proximidad relativa a los espacios urbanos.

En algunos municipios la concentración espacial de la actividad comercial es abrumadora, sirva de ejemplo San Bartolomé de Tirajana, que sólo en las urbanizaciones turísticas de Meloneras concentrará el 27% de la superficie comercial del municipio. Esa *milla de oro*, en la que están comprendidos el Hotel Costa Meloneras, el Hotel Riu Meloneras, el Hotel Oasis Beach, el Pueblo Canario, El Centro Comercial Varadero, los kioscos del paseo marítimo, el pequeño centro comercial que se ubicará en la Playa de Meloneras y el futuro hotel del grupo Lopesan, acogerán en más de 230.000 m² más de 400 establecimientos comerciales¹⁴⁶. Si a éstos añadimos los centros comerciales, los establecimientos en los bajos de los edificios y las galerías comerciales ya existentes: Faro2, San Agustín, La Kashba, Cita, Jardín Sol, Veril, Gran Chaparral, etc. esta concentración litoral es aún mayor, basándose en que el consumidor turístico precisa de una oferta comercial cercana que no requiera grandes desplazamientos; por ello ofrece un alto grado de especialización con una estructura comercial diferenciada.

Se pueden distinguir, al menos tres tipos. Por un lado estarían los establecimientos de comercio especializado en centros comerciales planificados, en los que la composición puede ser más de carácter *exótico*, tales como los bazares

¹⁴⁶ Fuente: Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana (2003). Edificaciones singulares. Planes parciales.

de hindúes o de marroquíes en los que la venta de textil, calzado, artículos de cuero y aparatos electrónicos, fotográficos y ópticos es lo general¹⁴⁷; y aquellos en los que las condiciones fiscales favorables permiten la compra de productos para el consumo personal y regalos de cierta calidad y de menor coste que en los países de origen de los turistas: joyerías, perfumerías, peleterías, etc. y en los que está ausente la tipología de gran superficie comercial alimentaria, puesto que el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana ha cedido esa posibilidad a los municipios vecinos (DOMÍNGUEZ DOMÍNGUEZ, 2001), permitiendo que el comercio alimentario, más dedicado a la población residente, se distribuya en forma de pequeños establecimientos por todo el territorio municipal.

Por otro, se pueden encontrar establecimientos dirigidos al consumo del turismo de masas, de rentas más modestas, ubicados en los bajos de los centros comerciales y edificios, a pie de calle, de menor especialización y en los que la heterogeneidad es la tónica generalizada: artículos de playa (bronceadores, agua, cholas, helados, toallas, gorros, bañadores, etc), regalos (tarjetas postales, porcelanas, etc), souvenirs (flamenca, plantas autóctonas, gofio, bienmesabe, etc), confecciones textiles (pareos, camisetas, etc).

Y por último, los comercios dedicados al avituallamiento y consumo de la población residente. Estos establecimientos ya no se ubican en las urbanizaciones turísticas sino en el lugar de residencia de los trabajadores (San Fernando, El Tablero y Castillo del Romeral) y pueden ser del tipo centro comercial (San Fernando) o comercio individualizado. En los cinco centros comerciales de San Fernando (Mercado, Botánico, Bellavista, San Fernando, Eurocenter y Nilo) predomina la comercialización minorista en alimentación, el equipamiento del hogar, etc., salvo en los dos últimos en los que los comercios mayoristas son los más numerosos. (DOMÍNGUEZ DOMÍNGUEZ, 2001)

¹⁴⁷ Los productos electrónicos y sobre todo, los fotográficos, han perdido el diferencial fiscal con respecto a la península que gozaban antes de que España formara parte de la Unión Aduanera (RUS, G., GONZÁLEZ, M. y TRUJILLO, L. (1998)). Hasta entonces, Canarias, y sobre todo los comercios de hindúes de las capitales de las dos islas centrales, era conocida y demandada por sus productos a precios excelentes por el turismo peninsular, puesto que éstos se importaban con precios internacionales desde terceros países. Esto explica que desde entonces este tipo de establecimiento comercial haya reducido su presencia considerablemente optando entre una doble vía: incorporar otro tipo de productos, sobre todo textiles que les permitan sobrevivir, o trasladarse al sur, a la zona turística, donde los precios aún pueden resultar competitivos.

Como ya se habrá deducido de las líneas anteriores, la influencia de las grandes superficies y de los centros comerciales permiten hablar de un fenómeno comercial diferenciado de los tradicionales comercios (BERRY, 1971; BEAUJEU-GARNIER y DELOBEZ, 1977; GÓMEZ MENDOZA, 1987; ESCOLANO, 1988; CARRERAS, DOMINGO y SAUER, 1988). Pero así como en España este tipo de estructura comercial aparece desde principios de los años ochenta, en Canarias no llegó hasta bien entrados los noventa.

2. El subsector hotelero y de la restauración

El peso del subsector de la restauración se explica, en parte, por el peso del turismo en las islas. Pero no sólo la importancia del turismo explica este hecho puesto que también está relacionado con la incorporación de la mujer al mundo laboral, los horarios continuados de la jornada laboral, la distancia entre el trabajo y el hogar, etc. (BECKER, 1995).

Las actividades matriculadas en el IAE referidas a la hostelería y la restauración han ampliado su número entre 1994 y 2001 en todos los municipios excepto en Santa María de Guía y en todas las categorías. La oferta de servicios complementarios: restaurantes, cafeterías y bares, presenta una considerable concentración y se trata de una estructura productiva definida por pequeñas empresas. La concentración de este tipo de empresas se localiza en torno al corredor costero del sureste, de tal manera que cinco de los veintiún municipios (Las Palmas, Telde, Santa Lucía de Tirajana, San Bartolomé de Tirajana y Mogán) poseían ocho de cada diez de todas estas actividades tanto en 1994 como en 2001. Las actividades más numerosas se refieren a las cafeterías y bares, concretamente aquellas que están relacionadas con el ocio nocturno y se localizan principalmente en Las Palmas de Gran Canaria y en los municipios sureños de San Bartolomé de Tirajana y Mogán y de los que Telde, Santa Lucía de Tirajana (especialmente en Vecindario) y Agüimes poseen un buen número de ellas. El número de empresas que están consideradas en las categorías inferiores, permite afirmar que la cualificación de estos establecimientos es media-baja.

Algo similar ocurre en la oferta de restaurantes, el 87 % y 94% de 1994 y 2001 correspondían a los de uno o dos tenedores de los que casi la mitad cubrían la oferta de San Bartolomé de Tirajana y Mogán. En cambio el número de los de categoría superior no llega a la decena. La oferta hotelera y extrahotelera en Gran Canaria de acuerdo con los datos del I.A.E no cuenta más que con 859 establecimientos de los que más de la mitad se encuentran en San Bartolomé de Tirajana; una vez más la existencia de un subregistro es evidente, al igual que en otras áreas turísticas¹⁴⁸, porque entonces no se explica la relación de camas y el número de establecimientos. La Consejería de Turismo y Transporte cifra 100.690 el número de camas sólo para San Bartolomé de Tirajana¹⁴⁹ y este Ayuntamiento las valora en 138.421 camas y en 399 establecimientos¹⁵⁰.

B. El papel del turismo

Analizar los servicios en una isla en la que el turismo es el motor impulsor de su economía, tanto por número de empleados como en relación a la participación del P.I.B. y no tratar alguno de sus aspectos, al menos los más geográficos, obliga a considerarlo someramente. Porque analizar todas y cada una de las variables que intervienen en esa actividad no es el objetivo de este trabajo, a pesar de que en la organización territorial de la isla, el turismo ha sido un elemento clave en los últimos cuarenta años y ha intervenido directamente en la construcción del modelo territorial actual.

Desde que la provincia de Canarias formó parte de la Corona de Castilla son muchos los que arribaron a nuestras islas con uno u otro fin, pero la presencia de españoles y extranjeros es más frecuente a partir de mediados del siglo XVIII cuando se comienza a conocer al Archipiélago por la benignidad de su clima: *idóneo para la cura de "enfermedades del pecho"* (CÁCERES, 2002: 23). Pero, de ese turismo de balneario que se localizaba en la Playa de Las Canteras, al actual, de masas, que ha dado un salto en el espacio desplazándose hacia el litoral del

¹⁴⁸ MÉNDEZ, R. Y MOLINERO, F. (1994): *Geografía de España*. Edit. Ariel, Barcelona, pág.147.

¹⁴⁹ PARREÑO, J.M. (2001): *Op.cit.*:127.

¹⁵⁰ *Ibidem* pág 128

sur, han pasado casi dos siglos, tiempo en el que han tenido lugar profundos cambios económicos, sociales, laborales e incluso de mentalidad.

La existencia de una infraestructura de comunicaciones fue una de los primeros elementos que permitió el contacto regular entre el continente europeo y las Islas y esto no ocurrió hasta que los puertos canarios contaron con instalaciones adecuadas, especialmente los de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas (MARTÍN GALÁN, 1984).

Al amparo de éste último se abrieron más de una docena de hoteles que permitieron la estancia prolongada de viajeros, sobre todo ingleses, que hacían el viaje en barcos de carga (VERA GALVÁN, 1989; MELCHIOR NAVARRO, 1998) cuyo destino fué la estación de balneario marítimo de Las Canteras (CÁCERES, 2002; MORALES Y SANTANA, 2003).

La búsqueda de un paisaje similar al oriundo por parte de los ingleses¹⁵¹ que buscaban en el sur de Europa inviernos más tibios, impulsa el salto desde la ciudad hacia el interior de la isla, desde Las Palmas a Tafira y al Monte Lentiscal donde se alojan en los hoteles de la familia Quiney. Los establecimientos hoteleros se crean donde ya existe un cierto desarrollo urbano puesto que el turismo mantiene dependencias con otros servicios y las condiciones tecnológicas de entonces no permiten los desplazamientos continuos más allá de una cierta distancia.

La implantación de la infraestructura turística alejada de los valores y gustos del norte de Europa, en el extremo opuesto de la ciudad tradicional buscando, a diferencia de la anterior etapa, sol y mar en la estación estival y condiciones paisajísticas inexistentes en otras regiones, ocurre más tarde; con la convocatoria del Concurso Internacional *Maspalomas Costa Canarias*, operación auspiciada por la actividad turística masiva que ya existía en las regiones mediterráneas y que fué posible por la superación de la crisis postbélica, el crecimiento de las rentas y de la capacidad de gasto de los trabajadores, las mejoras sociolaborales que permitieron disponer de periodos de vacaciones pagadas y los avances tecnológicos en los viajes aéreos a reactor (CALLIZO, 1991).

¹⁵¹ En 1900 más de 2.000 Ingleses estaban Inscritos en el Censo de 1900.

Esta convocatoria da lugar a unas primeras urbanizaciones turísticas por y para la demanda de escandinavos. San Agustín, Rocas Rojas, Morro Besudo y La Gloria son las primeras; le siguen Playa del Inglés, El Veril y Las Burras, todas ellas construidas en la década de los sesenta. Y a pesar de la existencia de un plan, redactado por Manuel de La Peña, el resultado final es un conjunto de urbanizaciones desvertebradas, de origen autónomo (MORALES y SANTANA, 2003) que han ido salpicando el litoral mediante actuaciones independientes y aisladas, en las que ha primado la voracidad especuladora y no de la planificación racional (GUITIÁN y NADAL, 1983). Desde sus inicios se ha implementado considerablemente el número de plazas hoteleras y extrahoteleras (de 15.600 a 143.085) y el de turistas (200 a 3 millones) entre 1960 y 1999.

Un nuevo salto cualitativo del turismo, que no de calidad, viene de manos de la saturación por parte de la demanda de la oferta heliotaloterápica a finales de los ochenta (CALLIZO, 1991). Los campos de golf, los centros medicinales talasoterápicos, por ejemplo, se promueven a partir de entonces siguiendo los gustos de minorías turísticas más acomodadas que buscan servicios más refinados de la misma manera en que también se incorporan otras prácticas recreativas como el surf, en minúsculos espacios anteriormente denostados tanto por sus condiciones eólicas como por su localización espacial (CALLIZO, 1991). Los centros medicinales asociados al turismo de salud parece que van a tener cierta importancia en las Islas, ya que éstas se han consolidado como *geriátrico de Europa*¹⁵², el interés por la especialización en este tipo de servicios se manifiesta claramente en San Bartolomé de Tirajana, que ya cuenta con diversos centros de tratamiento basados diversas técnicas: fitoterapia, aromaterapia, talasoterapia, cromoterapia, climoterapia, fisioterapia manipulativa, etc. y que verá diversificar esta oferta en el 2004 mediante apertura de una clínica privada en la zona de Meloneras especializada en geriatría y en enfermedades de la piel.

El turismo no sólo ha supuesto la generación de urbanizaciones propias, inconexas, que requieren servicios y demanda de población que les sirva; ha sido

¹⁵² MELCHIOR NAVARRO, M. (Coord). (1998): **El turismo en Canarias**. FYDE-CajaCanarias, Santa Cruz de Tenerife

el generador de nuevos asentamientos o "*poblados de servicio*"¹⁵³ como San Fernando o Juan Grande, y como depredador de suelo, bien que lo ha creado cuando lo ha necesitado (playas, piscinas, etc.). La generación de nuevos asentamientos o la densificación de los ya existentes, Vecindario, tienen su origen en el precio del suelo de las zonas turísticas, entre 1.500 y 2.700 euros¹⁵⁴, muy superior al de otras áreas turísticas españolas. Este hecho obliga a los trabajadores a buscar una vivienda en otras zonas que no sea la de su lugar de trabajo.

Los flujos en dirección a Canarias que emiten los países húmedos y altamente industrializados del norte y centro de Europa buscan sol y playa combinado con cierto atractivo exótico; ante la ausencia de otros tipos de turismo como el urbano-cultural al carecer las islas de grandes monumentos y museos y de otros reclamos que permitan diversificar esa búsqueda tripartita se ha unido, con más ímpetu si cabe, el sexo (*sun, sand, sex*); en el que especialmente el turismo gay ha tenido una importante acogida generando servicios propios: discotecas, tiendas, restaurantes, etc.

De todas maneras Gran Canaria padece un superdesarrollo del sector servicios y especialmente de las actividades relacionadas con el turismo y la diversa normativa o la reciente Moratoria no han conseguido frenar. El desmedido afán de incrementar el número de camas bajo la idea de que es un "recurso" inagotable y, a veces, incrementable (MORALES y SANTANA, 2003); y a pesar de que las Directrices de Ordenación del Territorio y del Turismo contendrán límites cuantitativos al crecimiento turístico, las medidas citadas no serán efectivas si no se combina con un mayor énfasis en la renovación de la planta alojativa que está obsoleta y deteriorada (GARCÍA, F., 2002).

Los servicios y equipamientos debería realizarse en el momento mismo de la urbanización y si se crean lo hacen a remolque de la propia edificación. Las diversas ofertas complementarias tampoco han contribuido a dotar a las urbanizaciones turísticas un barniz de calidad, puesto que aquellas son escasas y ha primado el criterio de lo exótico; sirva de ejemplo el *poblado indio* Sioux City.

¹⁵³ CACERES, E. (2002): **Génesis y desarrollo del espacio turístico en Canarias (Una hipótesis de trabajo)**. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Gobierno de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria.

¹⁵⁴ REJA, A. (2002) **Informe sobre el precio del suelo en las zonas turísticas canarias**. Directrices de Ordenación General y del Turismo. Gobierno de Canarias.

En consecuencia, además de la profunda transformación del modelo territorial que permite hablar de una nueva organización de éste, también ha producido una innegable transformación del paisaje, sobre todo del litoral. La construcción de diques para crear playas artificiales, la construcción de puertos deportivos, de piscinas en nuevos espacios lo que no supone terreno ganado al mar sino creación de un nuevo espacio (MORALES y SANTANA, 2003), destrucción de ecosistemas, introducción hasta la saciedad de flora exótica y foránea que conduce la mayoría de las veces a un paisaje ajardinado repetitivo; privatización visual y del uso del dominio público y hasta la apropiación de los recursos hídricos destinados a la agricultura son algunas de las consecuencias negativas de esta actividad.

Por el contrario, la creación de determinadas infraestructuras, así como la ampliación de alguna de ellas (aeropuerto, autopistas, etc.) habría que reconocerlas como algunas de las consecuencias positivas más significativas. Entre los aspectos positivos que tiene el turismo que muchas otras actividades no han sabido desarrollar, es que ha aprovechado de forma muy eficiente el territorio, concentrando y densificando los espacios que usa. Este hecho, que se valora negativamente visualmente, es una virtud en un espacio de tan reducidas dimensiones; lo contrario a lo que ocurre con el uso residencial, que se ha expandido en diseminado por el territorio.

El futuro del turismo en una economía tan dependiente de él como es la de las Islas Canarias puede ser difícilmente predecible. La apuesta por la tendencia europea (MARCHENA, 2000) de un turismo urbano apoyado en las grandes infraestructuras culturales no parece viable. A pesar de que algunas de las capitales municipales grancanarias (Gáldar, Arucas, Telde, Ingenio y Las Palmas de Gran Canaria) cuentan con un patrimonio histórico de una antigüedad inferior a cuatro siglos, ni el patrimonio monumental ni el cultural es comparable al de otras ciudades europeas con un rico patrimonio histórico artístico y cultural.

De las tres tendencias que acompañan al turismo urbano y metropolitano europeo (VERA, LÓPEZ, MARCHENA y ANTÓN, 1997) la primera: el desarrollo de la movilidad recreativa ligada al turismo de corta duración es difícilmente aplicable en este ámbito insular puesto que el coste generado por el desplazamiento es muy

elevado, a pesar de la existencia de paquetes turísticos muy baratos su coste es aún muy elevado; para sólo 1 ó 2 días; Sin una planificación muy coordinada entre las diversas administraciones y agentes públicos no se podrá optar por la segunda tendencia, que está relacionada con el incremento de los recursos y productos culturales y patrimoniales, especialmente eventos, exposiciones, visitas a museos y monumentos, puesto que la oferta actual es muy reducida. La adaptación de estas dos tendencias a la propia estructura local, puede ser efectiva, por ejemplo: si a la estancia por motivos de negocios se añade la oferta de una estancia de un día más de duración, a precio inferior y con la posibilidad de asistir a un evento cultural, deportivo, musical, etc. podría ser ésta una buena publicidad para recuperar la imagen tan denostada de la ciudad a la vez que sería una medida efectista para la recuperación del desaparecido turismo urbano. La reciente renovación de la imagen de Las Palmas de Gran Canaria, puede coadyuvar a canalizar los flujos hacia la tercera tendencia puesto que la ciudad "pasa de ser un lugar fundamentalmente de producción a un espacio de consumo de servicios"¹⁵⁵, en la que su mayor atractivo puede ser su consideración como centro de poder político y económico.

C. Conclusiones

La actividades terciarias, tienen mayor capacidad para modificar la estructura territorial que la de los otros dos sectores de actividad; no tanto por el tamaño de sus establecimientos sino, más bien, por los flujos que generan. Es más, la evolución de la organización territorial no puede explicarse obviando estas actividades y especialmente las relacionadas con el turismo. El número de actividades en Gran Canaria asociado a los servicios no excede significativamente ni de la media nacional, ni de la europea. Pero el análisis de su distribución permite afirmar que existe un desequilibrio entre los municipios del norte e interior de la isla frente a los del este y sur, así como una concentración espacial en las zonas litorales, principalmente en Las Palmas de Gran Canaria y en el arco sureste.

¹⁵⁵ VERA, F., LÓPEZ, F., MARCHENA, M. Y ANTÓN, S. (1997): *Análisis territorial del turismo*. Ed. Ariel. Barcelona., pág 134.

La mayor oferta de todos tipo de servicios se localiza en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria. La relación tan estrecha que existe entre los servicios y el turismo, anima a la localización de gran parte de estas actividades en los municipios propiamente turísticos: San Bartolomé de Tirajana y Mogán. En medio de estos extremos, el arco sureste, se ve favorecido por su posición estratégica de tal manera que su franja costera acoge una buena parte de estas empresas.

Las actividades mercantiles son con diferencia las de mayor número; se caracterizan por el predominio de pequeños y medianos establecimientos y por un alto grado de especialización. El comercio, al igual que la población y gran parte de las demás actividades, especialmente las de los servicios, prefiere la capital insular y los municipios turísticos para su localización. Es evidente que buena parte de esta actividades va a nutrir las necesidades de la población residente; pero la alta concentración de ellas en el arco sureste está íntimamente relacionado con los más de 3 millones de visitantes anuales, que añaden al atractivo turístico la posibilidad de adquirir una amplia gama de productos, que va desde los electrónicos a los exóticos o los de lujo con menor fiscalidad.

El crecimiento demográfico, los nuevos hábitos de consumo y la mejora de la renta familiar ha incidido favorablemente en el aumento y en la variedad de los servicios; y esta es la causa de que se incremente la demanda de los servicios personales, comerciales y a las empresas.

El elemento que más ha caracterizado la evolución de la organización territorial, es el turismo, puesto que en unos pocos años fue capaz de introducir modificaciones en el sistema de asentamientos y también en el sistema viario y de transportes. Pero lo más significativo es que el turismo trajo consigo la transformación del espacio (natural y agrícola). A partir de ese momento se produce una cierta competencia espacial y funcional entre las actividades turísticas y las demás, entre el espacio turístico y el residencial e incluso el agrícola.

Es cierto que la actividad turística se ha realizado de forma más planificada y más densa que la industrial y la residencial (sobre todo en las áreas no urbanas). Pero el hecho de que estén *legalizadas* por un instrumento de planificación no les confiere la capacidad de establecer relaciones con las otras dos, pues de todos es

sabido que muchos agentes sociales y económicos han estado en la trastienda de los documentos urbanísticos, y es evidente que los *intereses* que están tras un inmueble turístico no son los mismos que los que están en uno residencial, legalizado o no.

BLOQUE II

LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DE LA POBLACIÓN Y EL POBLAMIENTO (1960-2001)

IV
LA DINÁMICA DEMOGRÁFICA Y LA DISTRIBUCIÓN
GEOGRÁFICA DE LA POBLACIÓN

El espacio insular de Gran Canaria está intensamente ocupado y desigualmente desarrollado; la forma y distribución actuales del poblamiento y la movilidad de la población en la isla son consecuencia directa de los cambios del sistema productivo, que tienen lugar, sobre todo, desde principios del siglo veinte, del espectacular crecimiento y concentración de la población y de la ausencia de planificación territorial en los niveles municipal, comarcal e insular.

Canarias ha basado su crecimiento económico, en especial desde principios del siglo XIX, en productos agrícolas que mostraban una gran dependencia de los mercados extranjeros (MACÍAS Y RODRÍGUEZ, 1995). Primero fué la expansión vitivinícola y la barrilla que le permitieron financiar las importaciones de manufacturas¹ y que se desmanteló con la crisis de ésta y la política proteccionista de 1821²; se hizo necesaria entonces la búsqueda de nuevos cultivos de exportación (nopal) destinados a la industria textil británica³ pero en 1876 la producción entra en crisis. La reconversión posterior hacia el cultivo de la caña de azúcar, el tabaco y la pesca no dio los resultados esperados. Sólo a partir de la promulgación del Decreto de Puerto Francos de 1852, que supuso la implantación de una senda librecambista⁴ y que suprime en Canarias el arancel vigente en todo el territorio nacional, permitió la potenciación de las posibilidades económicas derivadas de la situación geográfica

¹ RUS, G., GONZÁLEZ, M. y TRUJILLO, L. (1998): **Capitalización y crecimiento de la economía canaria, 1955-1996**. Fundación BBV. Bilbao.

² MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (1985): "Aproximación de la historia económica contemporánea de Canarias (1800-1960)", **Geografía de Canarias**, tomo VI, pp. 9-24. Editorial Interinsular Canaria, Santa Cruz de Tenerife.

³ BERGASA, O. y VIÉTEZ, A. (1995): **Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria**. Gobierno de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria.

⁴ CARNERO LORENZO, F. (1997) "Política cambiaria y economía isleña, 1919-1959. Una primera aproximación", **Serie Estudios Regionales**, pp. 29-48. Banco Bilbao Vizcaya.

del Archipiélago en las rutas de navegación atlántica⁵.

Ya en el siglo XX, el periodo de entreguerras, fue una etapa de vaivenes económicos; la Primera Guerra Mundial afectó a las exportaciones fruteras, y entre 1920 y 1930, la economía se recuperó modernizando el sistema productivo⁶ al dinamizarse el tráfico internacional y el comercio de tránsito; ambos factores contribuyeron a "*intensificar el proceso de urbanización y terciarización la actividad productora, traduciéndose en una intensificación de la actividad constructiva*". La crisis de 1929 pone de nuevo en evidencia la dependencia de la economía canaria de los mercados extranjeros; las exportaciones agrícolas, el comercio y la actividad portuaria se estancan (MARTÍN GALÁN, 1984). En el periodo autárquico, al que Canarias no pudo sobrevivir por carecer de una vía de industrialización⁸, se especializa en garantizar el autoabastecimiento de tal manera que, entonces, adquiere mayor protagonismo el comercio con el mercado peninsular.

Las modificaciones en el sistema productivo, derivadas del Plan de Estabilización de 1959, que favorecieron la expansión de los servicios turísticos en detrimento del sector primario dedicado al abastecimiento interior, permitieron el desarrollo de la agricultura de exportación y la concentración de actividades productivas; la rápida expansión *económica* y territorial del fenómeno turístico provocaron una articulación espacial en Gran Canaria dominada por una gran entidad macrocéfala, su capital, que acumula población y actividades económicas, *Las Palmas de Gran Canaria*; mientras que, gran parte de los restantes asentamientos, a excepción de los turísticos, tiene una capacidad de atracción demográfica y de concentración de actividades productivas mucho menor. En este proceso, las áreas rurales y periféricas, alejadas de las zonas litorales de producción agroexportadora, han sido, desde siempre, las suministradoras de los productos de subsistencia a las áreas centrales y económicamente dominantes; o lo que es lo mismo, a los espacios urbanos y turísticos⁹, cada vez más especializados en los

⁵ *Ibidem*, pág. 33.

⁶ RUS, G., GONZÁLEZ, M. y TRUJILLO, L. (1998): *Op.cit.*, pág. 24.

⁷ MACIAS, A. y RODRÍGUEZ, J.A. (1995): *Op.cit.*, pág. 58.

⁸ RUS, G., GONZÁLEZ, M. y TRUJILLO, L. (1998): *Op.cit.*, pág. 26.

⁹ MARTÍN RUÍZ, J. F. y DÍAZ RODRÍGUEZ, M. C. (1983): "Hacia una tipología de los modos de producción agrarios en Canarias", **VII Coloquio de Geografía, Pamplona**, pp. 553-558. 1983.

servicios. En las medianías, sobre todo del norte, se desarrolló el sector dedicado a la agricultura de subsistencia y abastecimiento del mercado interior, mientras que, en la costa predominaban los cultivos de exportación: en la del norte el plátano y en la del sur, en especial la abierta al sureste, el cultivo del tomate, que desaparece con el desarrollo turístico.

Los cambios de los años sesenta y setenta en el sistema económico han incrementado esta desarticulación, de modo que el gran desequilibrio existente no tiende a compensarse sino más bien a incrementarse¹⁰. Es más, el desigual desarrollo del territorio insular está vinculado a la propia desarticulación de la estructura económica canaria que, como señala RODRÍGUEZ, 1981, se debe a factores macroeconómicos; entre ellos cabe destacar la localización periférica de las islas, la centralización de la política económica del Estado y unas relaciones de producción desiguales.

Así, Gran Canaria conoce desde mediados del siglo XX importantes modificaciones en su sistema productivo y, en correspondencia, una importante movilidad de su población. Desde entonces, se genera en la isla un acelerado proceso de transformación económica que se traduce en un continuo retroceso de la actividad agraria y en un desarrollo simultáneo y muy rápido de las actividades del sector servicios. Estos fenómenos, sobre todo éste último, no son exclusivos del propio Archipiélago, ni ajenos a otras islas como Lanzarote y Fuerteventura, aunque en menor medida, ni a Tenerife que conoce cambios semejantes a los de Gran Canaria, la terciarización de las economías desde esa fecha es un proceso general que ha afectado tanto a los países desarrollados como a los menos avanzados.

Estos cambios en la estructura económica y en el mercado de trabajo han configurado sincrónicamente una organización territorial caracterizada de un lado, por la existencia de un reducido número de centros donde se acumulan producción y efectivos poblacionales y, de otro, por la aparición de extensas áreas (por alejamiento, aislamiento, falta de dinamismo o marginalidad) que, carentes de iniciativa en el plano económico, ven estancada o mermada su población o muestran

¹⁰ MARTÍN MARTÍN, V. (1989): "Poder y espacio en Canarias" *Revista Periferia*, nº 4,. Aula de Cultura de la Facultad de Geografía e Historia. Universidad de La Laguna.

una marcada tendencia al despoblamiento.

A escala regional es cada vez mayor la diferencia entre las áreas rurales, de población envejecida y dinámica demográfica caracterizada por la atonía, y las áreas metropolitanas y turísticas en las que se reconocen los mayores crecimientos demográficos a los que no es ajena la inmigración.

La concentración demográfica en la isla, que se apreciaba antes de 1950, tiene su explicación en varios factores estructurales, económicos y sociales. Los más importantes están relacionados primero, con la localización del Puerto de La Luz y de Las Palmas, que canaliza la comercialización con el exterior de la producción agrícola y segundo, con la dedicación, de las tierras del Norte y del Sur de la isla, a la agricultura de exportación. Estos factores permiten explicar la desproporcionada concentración demográfica en Gran Canaria que por entonces acogía al 41.8% de la población del Archipiélago¹¹.

Desde principios de la década de los años sesenta del siglo XX se inicia un proceso de redistribución de la población en esta isla, que se apoya en una estrategia económica basada en el turismo de masas que aprovecha los recursos naturales del litoral. La redistribución espacial de la población y de las actividades económicas confirman que ese modelo económico adoptado no ha supuesto otra cosa que acentuar los desequilibrios espaciales materializados en una persistente polarización y concentración demográfica, además de un reajuste en la distribución interna de los recursos humanos (MARTÍN RUÍZ, 1990); es más, estos desequilibrios tienden a perpetuarse puesto que no se han modificado sustancialmente con las últimas acciones administrativas de ordenación territorial abordadas a partir de los años noventa¹², puesto que se sigue apostando por el dinamismo del turismo en la franja meridional.

Los desequilibrios se manifiestan, de forma genérica, configurando una dualidad territorial, de modo que, a unos pocos municipios, y a una serie de entidades, les corresponde un fuerte dinamismo económico y demográfico

¹¹ Datos del Censo de 1950. Por los mismos condicionantes este mismo hecho se repite en Tenerife

¹² Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria. Excmo Cabildo Insular de Gran Canaria.

contrastando con la realidad de otros muchos que presentan, por el contrario, un acusado estancamiento, cuando no un manifiesto declive económico, que los arrastra hacia la decadencia demográfica.

El fuerte trasvase habido hacia el campo de los mecanismos especulativos específicos de la ciudad ha motivado nuevos procesos de apropiación de los espacios rurales ya de por sí subordinados económica y funcionalmente (MORALES y SANTANA, 2003). Modificaciones espaciales que no sólo afectan a las estructuras agrarias si no a la propia organización del espacio. Esta reconalización neoliberal¹³ del territorio no supone exclusivamente la urbanización del modo de vida, ni afectan por igual al espacio rural; tampoco progresan desde el centro siguiendo una mecánica aureolar simple¹⁴, sino que la organización territorial se basa en un espacio de tipo multifuncional sobre el que las nuevas formas de organización social y de dominación espacial han marginado la explotación agropecuaria de forma dominante.

El municipio de Mogán y, sobre todo, el de San Bartolomé de Tirajana, son ejemplos significativos de espacios locales económica y demográficamente progresivos, en perjuicio de otros que son regresivos como Artenara, Tejeda o Valleseco. En aquellos se han construido numerosas urbanizaciones de ocio, un moderno sistema viario y unas infraestructuras hidráulicas y energéticas, así como un conjunto de equipamientos y servicios relacionados con el turismo, mientras que, en los otros, la escasez de inversiones públicas y privadas es la tónica generalizada. (FOTO IV.1).

A la misma vez que se producen las modificaciones económicas también se originan cambios en el sistema de asentamientos. A las entidades tradicionales ya sean agrícolas, pesqueras o de servicios, hay que añadir la aparición-eclosión de nuevos *núcleos* con apariencia de urbanas, pero cuya única finalidad es dar cobijo a aquellos que nos visitan de vacaciones; realidad esta última que tuvo (y que aún

¹³ CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.J. (1992): "Ciudades y metrópolis españolas, 1979-1992. Políticas urbanísticas y planeamiento democrático" **IV Coloquio Ibérico de Geografía**, pp. 149-174. Porto.

¹⁴ MORALES, G. y SANTANA, A. (2003): **Geografía de Canarias**. En prensa.

tiene) una gran repercusión, sobre todo, para los núcleos costeros tradicionales¹⁵.



Foto IV. 1. Tejeda y Campo Internacional de Maspalomas

En las zonas litorales, las “nuevas ciudades turísticas” están muy bien representadas en Gran Canaria con ejemplos tan significativos como alguna de las primigenias: Playa del Inglés, Puerto Rico o Maspalomas-Costa Canaria. Pero los núcleos costeros tradicionales han respondido al fenómeno turístico, decantándose entre dos formas de crecimiento; unos extienden su trama de forma marginal, en muchos casos, mediante procesos que obvian la planificación, y de autoconstrucción edificatoria como sucede en los ejemplos de Arinaga, Sardina o Melenara, y otros surgen como nuevos asentamientos costeros al margen del planeamiento: Ojos de Garza, Playa de Tufia, Playa del Hombre, El Burrero, etc. Estos últimos, al menos en sus inicios, tenían carácter temporal, con tipología de barracones —paredes de bloque y techos de *uralita*—, pero a lo largo de la década de los ochenta y noventa, o bien han sido demolidos por tratarse de manifiestas infracciones urbanísticas, o bien se han consolidado como asentamientos de primera o segunda residencia para las clases más populares del área metropolitana; todos ellos como consecuencia de los procesos especulativos y al amparo de una cultura de la tolerancia que aún sorprende.

Y mientras que, en las zonas litorales y bajas, con mejor accesibilidad, climáticamente más estables, la presión humana tensiona ostensiblemente el territorio produciendo los cambios y transformaciones mencionados, hay una serie de factores que condiciona el poblamiento tanto en aquellas como en medianías y

¹⁵ MARTÍN MARTÍN, V. (1993): “El binomio población-recursos en espacios de desarrollo exógeno: el ejemplo de Canarias”, *IV Jornadas de la Población Española. Inmigración extranjera y planificación demográfica*, pp. 29-35. Dpto. Geografía

cumbres.

A. Los factores que intervienen en la distribución de la población y el poblamiento

1. Los condicionantes naturales

El relieve y el clima, por su influencia en la distribución de los recursos naturales, son elementos esenciales de la ocupación antrópica del territorio. La orografía ofrece un obstáculo al flujo del alisio y este permite la diferenciación climática de la isla en dos fachadas. El relieve ha impuesto una serie de condicionantes a consecuencia de la oposición barlovento-sotavento, y da lugar a de la existencia de tres pisos bioclimáticos, claramente diferenciados: la *costa o zona baja*, por debajo de los 400 m., más llana y accesible, donde se concentra buena parte de los recursos naturales, suelo, tierras de cultivo y agua, además de la mayor parte de la población; las *medianías*, entre los 400 y 1.200 m., con fuertes contrastes climáticos entre una y otra vertiente, la nordeste, subhúmeda y fértil y la suroeste, subdesértica y de escasos recursos; y la *cumbre*, por encima de los 1.200 m., en la que las condiciones climáticas además de la lejanía y el aislamiento deciden sobre la economía y las condiciones de vida de su población.

La red hídrica ha sido, también, un factor decisivo en el modelo de ocupación del territorio. Los asentamientos se han localizado preferentemente en los fondos de barranco, donde coinciden espacialmente con los recursos hídricos y edáficos (SANTANA, 2001).

Es decir, la interacción del relieve con los factores climáticos generales (corriente fría de Canarias, vientos alisios, presencia del anticiclón de las Azores, situación anticiclónica del Archipiélago, etc.) da lugar a la diversidad ecológica propia de las Islas Canarias y, en consecuencia, a la diversidad en la localización y la tipología del poblamiento.

Mientras la economía se basó en la agricultura, la población se asentó y creció con preferencia en la fachada de barlovento en detrimento de la de sotavento, donde buscó las laderas medias con una menor aridez (BURRIEL, 1981). Esta tendencia tradicional se invierte y la zona sur crece a mayor ritmo por "*causas [que] no son difíciles de explicar. Por un lado el norte no ofrecía posibilidades nuevas a la agricultura, dada su completa ocupación secular, y no tenía atractivos climáticos para el turismo. Por el contrario, en el sur, la llegada del regadío permite la roturación de tierras hasta entonces yermas, y a favor de sus excepcionales condiciones térmicas, la expansión de los cultivos comerciales.../...; a la par el turismo encuentra en la zona de sotavento el clima seco y cálido que necesita...*" (BURRIEL, 1981; 41-42).

En las medianías de las islas centrales, más elevadas e interiores, influyeron el aislamiento y las dificultades propias del medio para que no se desarrollara de igual modo que en la fachada de barlovento, sobre todo en su costa, la agricultura comercial (SANZ, 1972). Los municipios de cumbres, de interior y sin costa fueron los más afectados por la pérdida de población, como Artenara y Tejeda. Del mismo modo ocurría en los núcleos del interior de municipios del Sur como San Bartolomé de Tirajana y Santa Lucía de Tirajana, mientras que sus núcleos de la costa incrementaron su población; a veces, en núcleos de nueva creación (Maspalomas, El Veril) y otras, densificando los ya existentes como Vecindario o Sardina¹⁶.

2. El desplazamiento del centro demográfico

La reactivación económica y el incremento del volumen de los desplazamientos internos de la isla a partir de los años sesenta favorece una nueva distribución espacial de la población insular. Hasta entonces, como se ha visto, la economía insular se basaba en el sector agrario, su potencial estaba concentrado preferentemente en la fachada de barlovento donde la franja litoral se destinaba a los cultivos de exportación, y las medianías se especializaban en productos para el autoconsumo y el mercado interior. Esta situación comienza a mutar a partir de la mitad de los años sesenta debido al desarrollo de nuevos cultivos de exportación

¹⁶ SANZ, J. A. (1972): " La distribución territorial de la población en Las Palmas" en *Revista Canaria de Economía*, nº 5, Vol. II, 4º Trim, pp.1-16.

(hortalizas, flores, esquejes), y a la consolidación y expansión del turismo.

Desde ese momento, el peso demográfico y económico se desplaza desde los municipios de la fachada norte y centro a los del litoral este y sur, que concentran desde entonces casi las tres cuartas partes de la población insular. Los primeros conocen un estancamiento cuando no una involución, mientras que, en los otros, se apoya el incremento demográfico insular¹⁷. En la actualidad, este proceso iniciado hace cuarenta años, continúa consolidando el corredor costero, desde Arucas a Playa del Inglés, mientras que el interior y, sobre todo, el oeste insular conocen un despoblamiento y una ausencia casi absoluta de actividades económicas.¹⁸

B. Los cambios territoriales en la organización de la población y el poblamiento.

1. Las unidades de estudio

Previo a cualquier análisis y aplicación de un modelo o una técnica de estudio es necesario realizar la preceptiva acotación temporal y delimitación del ámbito de estudio, lo que justifica este apartado; pero también es necesaria una justificación de las diversas unidades que servirán de base al propio estudio.

En este sentido, no se ha escogido como unidad básica la isla porque la complejidad del sistema insular no permite hablar de ella como un elemento homogéneo ni isotrópico. Muchas opiniones y calificaciones así lo avalan desde principios del XVI en que la complejidad de la isla se expresa de numerosas formas: *"Canaria es redonda y mejor; dó es fértil es fertilísima, y dó estéril esterilísima; así que lo bueno es poco y de regadío"*¹⁹ o de *"continente en miniatura"* usadas por autores como Unamuno o Simón Pérez Padilla.

La organización territorial de la población y el poblamiento entre 1960 y 2001 se sustenta en tres niveles: entidades de población, áreas de poblamiento y municipios.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ VV.AA. (1987): Estudio de la movilidad geográfica de la población de Gran Canaria. Cabildo Insular de Gran Canaria.

¹⁹ LÓPEZ DE GÓMARA, F. (1979): **Historia general de las Indias**. Biblioteca Ayacucho, Caracas.

El territorio insular no se configura como una unidad homogénea sino como un número considerable de ellas. La dificultad estriba en determinar el número y la tipología de las unidades indispensables para efectuar el análisis de la organización territorial. De ahí que una parte del mismo se apoye en la delimitación de unidades de poblamiento entendiendo que tales como unidades que no están delimitadas por demarcaciones administrativas se ajustan mucho mejor a la realidad geográfica.

Las fuentes demográficas resuelven dos tipos de unidades consolidadas como elementos básicos de estudio: los municipios y las entidades. Numerosos son los trabajos que avalan esta afirmación, especialmente los realizados por BURRIEL DE ORUETA, MARTÍN RUIZ o DÍAZ RODRÍGUEZ, referidos a Canarias, o los de SANTANA SANTANA o RAMÓN OJEDA en relación a Gran Canaria, sólo por citar algunos. En los estudios de Geografía es frecuente la utilización de estas unidades administrativas derivadas de la información facilitada por los Padrones Municipales de Habitantes, los Nomenclátors y los Censos Oficiales de Población.

El estudio de las entidades de población permite un análisis más detallado, a escala mayor, que el de los municipios en cuanto a la evolución demográfica; pero, en contra, presenta un problema de difícil resolución y es que las entidades no se ajustan a una delimitación *administrativa*. En muchos casos, las entidades pueden fusionarse con otras, cuando están próximas, alargándose en forma de hábitat lineal, disperso y ordenado siguiendo el viario²⁰, o aprovechando elementos topográficos: barrancos, lomos, laderas o interfluvios, hasta formar un continuo poblacional, sin que esa expansión sea interferida por los límites administrativos municipales. De ahí que entidades de población se compartan entre varios municipios (Jinámar, Tafira, Lomo de Quintanilla, Becerril, etc.), tal y como se aprecia en el MAPA IV.1.

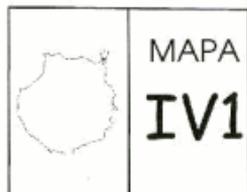
De ahí que haya parecido conveniente, en cuanto refleja mejor las formas del poblamiento, establecer áreas de poblamiento que den mejor cuenta de su distribución en el territorio no como meros puntos si no siguiendo su extensión; tales áreas, pues, de acuerdo con lo anterior, no tienen delimitación administrativa reconocida.

²⁰ PÉREZ GONZÁLEZ, R. (1985): "El poblamiento", en *Geografía de Canarias*, tomo II, pp. 132-146. Editorial Interinsular Canaria.

Áreas que comparten municipios



LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



La utilización de unidades que desbordan los términos municipales en Canarias o alguna de sus islas, no es exclusiva de este trabajo; así lo hizo SANTANA, 1992²¹, que basa su análisis protohistórico e histórico del paisaje de Gran Canaria en comarcas naturales al considerarlas como *"...la unidad de organización territorial histórica adoptada por la población. Así lo demuestra la adaptación de las diversas estrategias de uso y explotación del esquema natural de distribución de los recursos"*²², que refleja muy bien aquello que apuntaba HAGGET, *"...las ciudades sobreviven mucho tiempo después de que el desarrollo urbano haya excedido tales límites..."*²³

2. Los municipios

La primera unidad física, es decir, geográfica, en Canarias, es la isla. La realidad del archipiélago determinó que cada isla tuviera desde el principio su propia organización administrativa. Gran Canaria, como el resto de las islas de realengo, contó con un Ayuntamiento o Concejo único, llamado Cabildo. Por lo tanto el Cabildo funcionó como un municipio, con parecidas competencias a los de los actuales ayuntamientos, siendo por lo tanto hasta el siglo XIX un auténtico gobierno o poder insular. Con la Constitución de Cádiz de 1812 se crean los ayuntamientos constitucionales en toda España; fruto de ella será la creación, durante las tres primeras décadas del diecinueve, de veintidós ayuntamientos en Gran Canaria; éstos se verán reorganizados en veintiuno con la desagregación del de Valleseco²⁴, y la desaparición del municipio de San Lorenzo en los años cuarenta del siglo XX para anexionarse al de Las Palmas de Gran Canaria²⁵. Quedó así definido el actual mapa municipal de la isla en vigor desde hace más de medio siglo.

La delimitación de los municipios se hace en el contexto previo a la división provincial española que establece para el Archipiélago canario una sola provincia, con vigencia hasta la división provincial de 1927 por Decreto de Primo de Rivera, en

²¹ Las referencias a este trabajo proceden de la publicación de su tesis doctoral en 2001.

²² SANTANA SANTANA, A. (2001): **Evolución del paisaje de Gran Canaria (siglos XV-XIX)**. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

²³ HAGGET, (1975): **Análisis locacional en Geografía Humana**. Edit. Gustavo Gili. Barcelona.

²⁴ SUAREZ GRIMON, V (1992): **Teror y la separación de Valleseco 150 aniversario** Ediciones del Iltre Ayuntamiento de Valleseco.

²⁵ ROSA OLIVERA, L. de la (1946): **Evolución del régimen local en las Islas Canaria**. Universidad Complutense de Madrid.

que las cuatro islas occidentales forman la provincia de Santa Cruz de Tenerife y las tres orientales la de Las Palmas. La división municipal se implantó sobre las unidades territoriales que se repartían las antiguas parroquias, recurriendo a menudo a referentes físicos como la divisoria de aguas de los barrancos o la mediana de las lomadas. Las nuevas entidades administrativas respetaban las zonas agrarias tradicionales, las cuencas hidrográficas y las áreas de influencia de las parroquias, por lo que hoy han perdido, en bastantes casos, todo su sentido.

Así pues, las comunidades agrarias de los siglos XV y XVI están en el origen de los actuales términos municipales. Estas comunidades campesinas se asentaban de costa a cumbre, en las comarcas costeras del norte y de la mayoría de las vertientes restantes sobre las mejores tierras agrícolas, basando su organización territorial en la utilización máxima de los recursos espaciales (SANTANA, 2001). Estos términos agrícolas tenían el barranco como línea divisoria y estaban dominadas por una entidad principal, que poseía funciones administrativas u organizativas, sociales y económicas y la formaban varios pagos o barrios, todos ellos situados en las zonas de tierras menos fértiles²⁶. Cuando Carlos III, a finales del siglo XVIII, creó las Juntas Municipales fue el momento en que los dirigentes agrarios y mercantiles adquirieron mayor protagonismo en la sociedad isleña. Así lo señala el profesor Morales Matos cuando afirma que:

"A medida que los dirigentes agrarios y mercantiles de los términos agrícolas fueron adquiriendo un mayor protagonismo en la vida económica de cada isla, la organización política que los cobijaba, el Cabildo o concejo-isla comenzó a erosionarse a finales del siglo XVIII, debido al reformismo promunicipalista de Carlos III, que favoreció las tesis de la clase local emergente con la creación de las juntas municipales en los pueblos cabecera de los más vigorosos términos agrícolas, que prefiguraron la posterior estructura de los municipios canarios.../... a comienzos del siglo XIX, la segregación municipal continuó planteándose en función de los intereses de las burguesías lugareñas.../... La lucha por el control de los recursos (privatización de montes y tierras baldías, o captaciones de agua para regadío) no se planteaba a escala insular, puesto que ni su poder era tan amplio que sobrepasase un área local de influencia, ni sus intereses económicos se habían ampliado más allá de esos límites. La solución para permitir a esas burguesías locales hacerse con el control de los recursos naturales y comunales de sus demarcaciones pasaba por la fragmentación territorial, favoreciendo en el primer tercio del siglo XIX la creación de ayuntamientos plenos en los pueblos.

No obstante, la estructura municipal perfilada a partir de 1812 partía de realidades territoriales, sociales y demográficas muy disímiles; así, en las islas más ricas de Gran Canaria, Tenerife y La Palma habían pueblos con gran entidad, que podían legitimar su aspiración de convertirse en ayuntamientos, mientras que en otras áreas más pobres de estas mismas islas y, sobre todo, de las otras cuatro, hubo de recurrir a la estructura parroquial para su conversión en ayuntamientos, toda vez que no existía un interés endógeno. La mayor o menor riqueza agrícola de los términos explica que en islas de similar superficie como Tenerife y Fuerteventura, la primera tenga treinta y un municipios en la actualidad y la segunda sólo seis...²⁷

De los 21 municipios en que está dividida la isla de Gran Canaria, ocho distribuyen su término municipal en tierras de cumbre, medianías y costa: Agaete, Agüímes, Gáldar, Ingenio, Moya, Mogán, San Bartolomé de Tirajana; siete lo hacen sobre tierras de costa y medianías: Arucas, Firgas, Las Palmas de Gran Canaria, San Nicolás de Tolentino, Santa Lucía de Tirajana, Santa M^a de Guía y Telde aunque de este grupo Firgas no limita con el mar; seis sólo cuentan con medianías y cumbre: Santa Brígida, Tejeda, Teror, Valleseco, Valsequillo y Vega de San Mateo.

En la distribución natural del poblamiento, por oposición a la administrativa, han sido decisivas las condiciones naturales (relieve y clima) tanto como las formas tradicionales de explotación del espacio (agrosilvopastoril, hidrológica, etc..²⁸) y la ocupación protohistórica e histórica del poblamiento²⁹.

3. Las entidades de población

Desde la distribución de la población aborigen en asentamientos principalmente en el interior de la isla y en cuevas, en combinación con los asentamientos de los "pobladores de tradición mediterránea" en zonas de más recursos y en casas (SANTANA, 2001), hasta principios del siglo XXI, ha transcurrido un largo proceso de transformación de los asentamientos, de los cultivos, del poblamiento y de los recursos; en suma, de la organización territorial, que ha sido estudiado por diferentes autores³⁰ con el recurso a fuentes muy diversas³¹.

²⁷ MORALES MATOS, G. y SANTANA SANTANA, A. (2003): *Geografía de Canarias* (En prensa)

²⁸ SANTANA, A. y PÉREZ CHACÓN, E. (1988): "Sociedad y medio: aproximación a las formas históricas del uso del territorio en Gran Canaria", *VIII Coloquio de Historia Canario Americana*, pp. 487-505.

²⁹ ²⁹ MORALES MATOS, G. y SANTANA SANTANA, A. (2003): *Ibidem*

³⁰ Pueden resultar significativos los de Sanz, 1972; Domínguez, 1980; Burriel, 1981; Martín, 1985; Ramón, 1996, o Santana, 2001.

³¹ DOMÍNGUEZ, J. (2002): "El hábitat en cuevas", *El Museo Canario, Noticias*, 2^a época nº 5, pp. 19-22.

La conveniencia del análisis de la evolución demográfica de la población mediante las entidades de población además de recurrir a los municipios se fundamenta en la heterogénea evolución de los asentamientos en cada municipio; heterogeneidad que está relacionada con la orografía, distribución altitudinal, organización de sus recursos naturales y económicos. Así, es frecuente que los núcleos situados por debajo de los 400 m., asociados al entramado del sistema viario o con funciones económicas específicas, evolucionen más progresivamente que aquellos del interior, más alejados o con menor número de actividades económicas.

De esto se deriva la necesidad de la sistematización de las entidades a lo largo de estos cuarenta años, para lo que resulta imprescindible la utilización de fuentes oficiales como los Nomenclátors, los Padrones Municipales de Habitantes y los Censos de Población, a pesar de los problemas de cambios de criterio (aparición, desaparición, agregación, desagregación de entidades) que de estas fuentes se derivan y que con frecuencia, han sido señalados³².

4. Las unidades de poblamiento

Tal y como se comentó en páginas anteriores ni los límites administrativos ni las entidades parecen dar respuesta conveniente a los problemas en el análisis demográfico, puesto que el poblamiento no se ciñe a ninguna unidad administrativa³³; de ahí la necesidad de que el análisis geográfico se realice teniendo en cuenta su propia distribución³⁴. Por ello pasamos a señalar una serie de consideraciones en esa orientación.

a. Los criterios de delimitación

La delimitación de las áreas de poblamiento de Gran Canaria se ha basado en la densidad edificatoria y en las condiciones topográficas de su emplazamiento. Posteriormente se puso en relación con la dinámica demográfica que las caracterizaba y con los distintos niveles de accesibilidad que mantenían con otras

³² Pueden servir de ejemplo los trabajos de Sanz, 1972; Burriel, 1981 y Martín, 1985.

³³ NOGUÉ FONT, J. (1989): "Espacio, lugar y región: hacia una nueva perspectiva geográfica regional", *Boletín de la A.G.E.*, nº 9, pp. 235-248.

³⁴ La primera de estas delimitaciones de las áreas de poblamiento fue aplicada en el informe solicitado por el Excmo Cabildo de Gran Canaria "Estudio sobre los asentamiento de población" para el Plan Insular de Ordenación, bajo la dirección de D. Eduardo Cáceres y en

áreas de la isla.

La delimitación de las áreas de poblamiento ha exigido el uso de la cartografía y la fotografía aérea, tal y como se ha explicado en el capítulo metodológico. El resultado ha sido la delimitación de setenta y cuatro áreas de poblamiento que presentan formas, tamaños y estructuras muy heterogéneas, por lo que se propone un sistema de clasificación atendiendo a los siguientes rasgos:

- a.- la forma
- b.- el emplazamiento
- c.- la composición y por último,
- d.- la densidad de su poblamiento y la dinámica demográfica.

C. Las tendencias en la redistribución espacial de la población insular

1. El comportamiento de los municipios

Hasta principios de la década de los sesenta la franja litoral de la vertiente de barlovento se dedicaba a cultivos de exportación y las medianías a los productos que proveían el mercado interior, de los que se abastecía la mayor parte de la población grancanaria³⁵. Antes, las estructuras de la población eran las propias de un modelo demográfico antiguo que se resumía en un crecimiento demográfico superior al español y caracterizado por *"una alta natalidad y una relativa alta mortalidad que dejan unos excedentes vegetativos ciertamente importantes"* en presencia de una estructura de la población dominada por significativos porcentajes de juventud³⁶.

Así, los municipios de la fachada de barlovento, de Agaete a Arucas, más los términos municipales de la zona central de cumbres, con dedicación ganadera y cerealista, albergaban el 28% de los habitantes de la isla. El crecimiento demográfico era más notable en los municipios rurales³⁷ por lo que las tasas de emigración, tanto

colaboración con los geógrafos Dña Ana Henríquez y D. Javier Camino.

³⁵ La teoría contraria al sistema dual de la actividad agraria en Canarias se apoya en que sólo la actividad ganadera y el policultivo compatibles con la producción agroexportadora explican las fuertes densidades demográficas que soportaron los municipios plataneros hasta los años 60 y 70 del siglo XX.

³⁶ MARTÍN RUIZ, J. F. (1985): **Dinámica y estructura de la población de las Canarias Orientales (siglos XIX y XX)**. Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, pág 14.

³⁷ *Ibidem*, pág 13.

extrarregional como intrainsular, superaban a cualquier otra insular incluido a Las Palmas de Gran Canaria³⁸, la población que se establecía en toda la fachada de barlovento ascendía al 76% de la población insular (Cuadro IV.1).

Los años sesenta del siglo XX son los del desarrollo agrícola de la vertiente de sotavento en la que al tomate se suman los nuevos cultivos de exportación. Se produce la implantación y posterior consolidación del turismo que reconvierte los espacios agrarios en espacios de ocio de forma que el proceso vigente hasta entonces se invierte en la década siguiente. Los municipios de los litorales Este y Sur sustituyen en lo demográfico y económico a los de la fachada septentrional. A partir de esos años comienza a manifestarse el descenso de la mortalidad, lo que unido a la persistencia de valores altos de la natalidad hace que el crecimiento vegetativo sea elevado y aumenten las cifras de emigrantes. Esa reconversión espacial y el dinamismo de la capital insular atraen población hacia ella de forma masiva desde las áreas agrícolas y del resto de las islas orientales, así como de inmigrantes del resto del Estado y del extranjero; se inicia entonces el proceso de desarticulación especial y espacialmente perceptible, aunque no exclusivamente, en esta Isla³⁹.

El crecimiento natural de esa década de los setenta mantuvo tasas altas, a causa, sobre todo, y en especial en el primer quinquenio, a la natalidad. Los factores económicos, sociales y culturales, principalmente en zonas urbanas, influyen en un relativo descenso de la natalidad, que unido a las bajas tasas de mortalidad, (por el elevado porcentaje de la población joven⁴⁰) siguen proporcionando valores muy significativos del crecimiento natural.

En este momento, en la fachada de sotavento, incluyendo el municipio de Las Palmas de Gran Canaria vivían tres de cada cuatro habitantes de Gran Canaria, mientras que en las áreas centrales y del barlovento apenas representaban el 8 y 16% respectivamente, consolidando así el nuevo proceso de basculamiento demográfico hacia el sur iniciado con la implantación del fenómeno turístico.

El modelo tradicional de asentamientos vinculados a los recursos naturales

³⁸ En adelante la inclusión o no de la capital insular se debe aclarar porque si no distorsiona bastante el análisis.

³⁹ BURRIEL, E. (1981) *Op.cit.*, pág. 31.

cambia en los años sesenta y setenta a consecuencia del abandono de la agricultura de subsistencia y de la racionalización y mecanización del sector agroexportador; se produce, a partir de entonces, un "éxodo rural" masivo, hacia nuevos centros de atracción; el destino de esa emigración ya no es sólo la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria como lo había sido en los años sesenta, si no que se incorporan a esta corriente los nuevos espacios turísticos y sus áreas de expansión en la década posterior.

En la década de los ochenta la tendencia iniciada años antes, se acentúa. La desarticulación territorial se hace aún más patente; tan sólo hay que revisar los datos demográficos: la población de los municipios de barlovento es el 12 por 100 de la isla, mientras que los del Este y Sur sobrepasan el 80 por ciento.

Esta nueva distribución demográfica se manifiesta con nitidez si se tiene en cuenta que en 1986 los términos municipales de Las Palmas de Gran Canaria, Telde, Ingenio, Santa Lucía de Tirajana y San Bartolomé de Tirajana acogían al 77% del total de habitantes de la isla. En contrapartida a la progresiva concentración demográfica en los términos municipales de levante, se encuentra la reducción relativa y absoluta de la población en el resto de la isla; que, pasa de representar en 1960 el 36% de la población insular a tener, en 1986, el 23%.

En la década de los noventa este proceso de redistribución demográfica se consolida y acentúa. En estos años se producen cambios en el tejido comercial y en el de las infraestructuras, principalmente en el viario, que coadyuvan a que esta situación de desequilibrio territorial se cimente. En 1991 los municipios del Este y Sur de la isla (Agüímes, Ingenio, Las Palmas de Gran Canaria, Mogán, San Bartolomé de Tirajana, Santa Lucía de Tirajana y Telde) retienen el 80.5% de la población insular frente al 19.5% de los catorce restantes municipios. El potencial de las diversas actividades económicas es tal, que hace que el peso demográfico insular *bascule* hacia aquellos municipios.

Un quinquenio más tarde, la tendencia se mantiene con algunos cambios apenas perceptibles. Las zonas del barlovento (Agaete, Arucas, Firgas, Gáldar, Moya,

⁴⁰ MARTÍN RUÍZ, J. F. (1985), *Op.cit.*, pág. 15.

Si se analiza la evolución de las poblaciones municipales y su relación con el total insular desde 1960 hasta principios del siglo XXI, el proceso anteriormente descrito puede observarse con más claridad.

El estancamiento, ralentización y retroceso demográfico de los municipios del centro y norte de la isla ha sido muy intenso. Estas zonas han conocido una fuerte crisis y por tanto, regresión del sector agrario y ganadero; por eso los trasvases de población desde las zonas septentrional y central de la isla benefician a los municipios de la costa oriental y han venido acompañados de una creciente concentración demográfica que se ha articulado en torno a Las Palmas de Gran Canaria y extrínseco a ella, en unos pocos núcleos territorialmente bien definidos (Vecindario, Carrizal-Ingenio, San Fernando-El Tablero, Telde...); mientras, una buena parte del resto de las entidades pierden población. En los últimos años de la década de los noventa parece que esta tendencia se transforma en alguno de sus elementos. Los municipios alrededor del capitalino (Aruca, Santa Brígida, Telde e incluso Teror) tienen unas tasas de crecimiento porcentual intercensal bastante elevadas, debido a su consolidación como zonas de establecimiento permanente u optimización como ciudades dormitorio. El traslado de actividades productivas al exterior de la capital ha favorecido también esa tendencia dinamizadora de los municipios que configuran la primera franja y aureola del área metropolitana y que anteriormente estaban especializados solamente en actividades primarias.

La mejora de la antigua, obsoleta y caótica red de carreteras (reduciendo significativamente elementos del sistema como la distancia-tiempo), la disponibilidad de vivienda a precios más asequibles que los de la capital insular, o la dispersión de los equipamientos y los servicios, son tres de los factores que han incidido de forma directa en esta situación; sin olvidar que en estos municipios se viene experimentando en los últimos años un desarrollo económico espectacular como consecuencia de la implantación de nuevas actividades terciarias (servicios, comercio, administración, etc.) o por renovación de las preexistentes, beneficiando

sobre todo, a sus respectivas capitales municipales.⁴¹

**CUADRO IV.2:
EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DE GRAN CANARIA**

MUNICIPIOS	1960	1970	1981	1986	1991	1996	2001
Agaete	5.117	4.438	4.457	5.136	5.269	6.028	5.202
Agüímes	10.419	12.010	13.801	14.471	16.156	18.284	20.124
Artenara	1.779	1.325	1.046	1.118	1.105	1.250	1.319
Arucas	27.713	24.096	25.827	27.025	26.974	29.719	32.466
Firgas	4.818	5.275	5.351	5.658	5.735	6.526	6.865
Gáldar	16.456	17.302	18.830	20.689	20.656	21.704	22.154
Ingenio	10.782	15.229	20.624	21.244	21.803	24.232	24.439
Las Palmas Gran Canaria	192.088	263.407	360.098	349.423	354.877	355.563	354.863
Mogán	5.357	4.919	6.608	7.625	8.688	10.498	12.444
Moya	10.271	8.096	7.516	7.869	8.007	8.863	8.137
S. Bartolomé de Tirajana	12.406	12.581	17.739	25.821	24.451	35.443	34.515
S. Nicolás de Tolentino	7.447	7.783	7.454	7.688	7.751	8.082	7.668
Sta Brígida	8.777	10.453	11.219	12.642	12.199	16.809	17.598
Sta Lucía de Tirajana	10.655	18.698	26.628	30.268	33.059	40.127	47.652
Sta M ^a de Guía	12.587	11.658	12.160	12.713	12.383	13.117	13.893
Tejeda	4.477	2.837	2.314	3.135	2.361	2.552	2.400
Telde	32.137	43.316	62.509	73.847	77.356	84.389	87.949
Teror	10.069	8.705	9.520	10.516	10.368	11.225	12.042
Valsequillo	6.285	6.080	6.171	5.950	6.374	7.796	7.964
Valleseco	5.446	4.468	4.006	4.203	4.421	4.383	3.949
Vega de San Mateo	9.415	7.205	7.059	7.183	6.153	7.316	6.979
TOTAL	404.501	489.881	630.937	654.224	666.146	713.906	730.622

FUENTE: Nomencladores; Censos de Población y Encuesta de Población de Canarias.

Así, al final de este periodo de cuarenta años, pocos son los municipios que con respecto al Censo de 1991, muestran una disminución de sus efectivos. Agaete, Las Palmas de Gran Canaria y San Nicolás de Tolentino, no llegan a reducir un centenar sus habitantes. Pero Valleseco acusa un descenso del -10.6% y es el único municipio que sigue esta dinámica, porque el resto se mantiene estable o muestra un crecimiento más o menos progresivo. La causa no es otra que la consolidación de los fenómenos iniciados en la década anterior: los desplazamientos internos hacia municipios próximos y bien comunicados con los centros de trabajo, o hacia aquellos otros con mayor calidad de vida en los que se ha producido un fuerte incremento en

⁴¹ ARMENGOL, M. y GINES, C. (2001): "Desarrollo urbano en Santa Brígida", en HANSEN, A. (dir): **Geografía de Santa Brígida**, pp.

la construcción de viviendas han dado lugar a un proceso de rururbanización que en Santa Brígida o Valsequillo, son muestra de su incorporación al área metropolitana; las nuevas infraestructuras y equipamientos básicos, como en Telde responden a este fenómeno. Además, se han consolidado los municipios turísticos como San Bartolomé de Tirajana y los de su área de influencia como San Lucía de Tirajana.

D. Evolución temporal del poblamiento insular

Entre 1960 y 2001 la población de Gran Canaria pasó de 404.501 a 730.622 habitantes, lo que supone en la última fecha el 43.1% de la población de Canarias. El incremento en estos 40 años es superior al 80%. Pero este crecimiento insular no ha sido constante ni refleja la evolución de cada uno de los municipios; por eso en lo que sigue se realiza el análisis temporal de la evolución demográfica de los municipios.

1. Cuarenta años de crecimiento acelerado (1960-2001)

En estos cuarenta años Gran Canaria aumenta su población en 326.121 habitantes, lo que supone un incremento de más del 80%; pero si en las dos primeras décadas la tasa de crecimiento sobrepasaba el 20%, en las dos últimas no supera el 7%.

Solamente cinco de los 21 municipios pierden población entre 1960 y 2001, y lo hacen en más de un 20%, son Artenara, Moya, Tejeda, Valleseco y Vega de San Mateo, y de ellos, el de Tejeda pierde casi la mitad de su población. Salvo Moya que disminuye en un 20.8% pero los demás términos de barlovento incrementan su peso demográfico. Entre los de esta parte de la isla, Firgas y Gáldar son los que crecen más y por causas bien distintas. Gáldar consolida a lo largo de estos años su función de capital comarcal del Noroeste con lo que atrae servicios, equipamientos y un amplio abanico de actividades económicas. Firgas, en cambio, es una pequeña capital municipal, realiza las funciones de capital subcomarcal pero no ha conseguido

concentrar ni actividades económicas, ni equipamientos, más allá de los básicos, pero su proximidad a Arucas la ha convertido en un pequeño foco de atracción demográfica en razón a precios de suelo más asequibles. Por esto, Firgas fija en su territorio, sobre todo en los años noventa, promociones de viviendas más baratas que en Arucas: porque este municipio convertido en "ciudad dormitorio" de *Las Palmas de Gran Canaria*, ha conocido una carestía considerable de los precios del suelo⁴².

Los municipios del centro, muestran, en cambio, fuertes desequilibrios internos; así, unos crecen al amparo de la cercanía de la capital insular (Santa Brígida, 100.5%), y otros pierden población por su marginalidad. Tejeda y Artenara pierden respectivamente el 46.4 y 25.8% de su población; la precariedad de las comunicaciones, el retroceso o declive de la agricultura, la ausencia de inversiones públicas y privadas en equipamientos y servicios, los convierten en municipios en los que la probabilidad de atraer actividades económicas es casi nula. Moderados son los crecimientos de Valsequillo y Teror, Valleseco y Vega de San Mateo son términos de despoblación (27.5% y 25.9% respectivamente).

El comportamiento demográfico de los municipios del este y sur de la isla ES muy progresivo en estos 40 años, debido al desarrollo turístico. Su población se duplica entre 1960 y 2001. Crecen menos los municipios de Las Palmas de Gran Canaria y de Agüimes, con valores de 84.7% y 93.1% respectivamente. Ingenio, Mogán, Santa Lucía de Tirajana y Telde crecen más del 100% y destaca Santa Lucía de Tirajana con un espectacular aumento del 347.2%. El incremento de sus poblaciones tiene su origen en el Proyecto Maspalomas-Costa Canaria, que pone a disposición de la oferta turística una amplia franja del litoral grancanario, de tal manera que unas zonas se convierten en sustrato/soporte de la infraestructura turística como en el municipio de San Bartolomé de Tirajana (El Veril, Tarajalillo, Maspalomas....) y más tardíamente Mogán (con asentamientos en Puerto Rico, el Puerto de Mogán...) y otras áreas acogen las funciones residenciales de la población trabajadora, como algunas entidades de los municipios de Agüimes, Ingenio y Santa

⁴² PARREÑO CASTELLANO, J. M. (1995): **Producción del espacio residencial y consumo de suelo agrario en Visvique, Los Portales y Los Castillos (Arucas)**. Memoria de Licenciatura (Inédita). Dpto Arte, Ciudad y Territorio. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Lucía de Tirajana y, más concretamente, Vecindario y Cruce de Sardina.

El crecimiento de Las Palmas de Gran Canaria se debe a su función de capital insular y provincial y a su paralela capacidad para atraer actividades muy diversas y a un volumen considerable de inmigrantes tanto canarios como extranjeros. El hecho que sea uno de los municipios más poblados de España⁴³, pudiera interpretarse como una ventaja, pero ha generado importantes desequilibrios y problemas territoriales como la escasez de servicios e infraestructuras, la congestión de actividades y la superposición desordenada de usos provocando paisajes de alta entropía; configurando todos ellos alguno de los principales problemas de la ordenación territorial⁴⁴.

2. El inicio del espectacular crecimiento (1960-1970).

Entre estas dos fechas se produce una manifiesta dicotomía espacial entre el fortísimo desarrollo de las áreas urbanas y de los enclaves de ocio y la crisis profunda de algunas zonas de las áreas agrícolas; en particular aquellas dedicadas al subsector del abastecimiento del mercado interior. En décadas anteriores se trataba de trasvases de población activa –en ocasiones importantes- pero en esta década hay que referirse a transferencias de población masivas desde las zonas rurales a las urbanas, y desde el sector agrario a las ramas de actividad que ofertan más trabajo: la construcción y la hostelería. En consecuencia, la despoblación de los municipios del interior de Gran Canaria –así como buena parte de los de Lanzarote y Fuerteventura- se produce en beneficio de los municipios que concentran las actividades de ocio, administración, servicios, transportes, las entidades del arco Maspalomas-Mogán además del de la capital insular y provincial. En Gran Canaria la crisis del campo se manifiesta en el abandono de las tierras altas e interiores de secano y *“con la saturación de las zonas de regadío de la comarca septentrional por la insuficiencia de suelo disponible y también por los agobios derivados de la escasez y elevados precios del agua de riego”*⁴⁵.

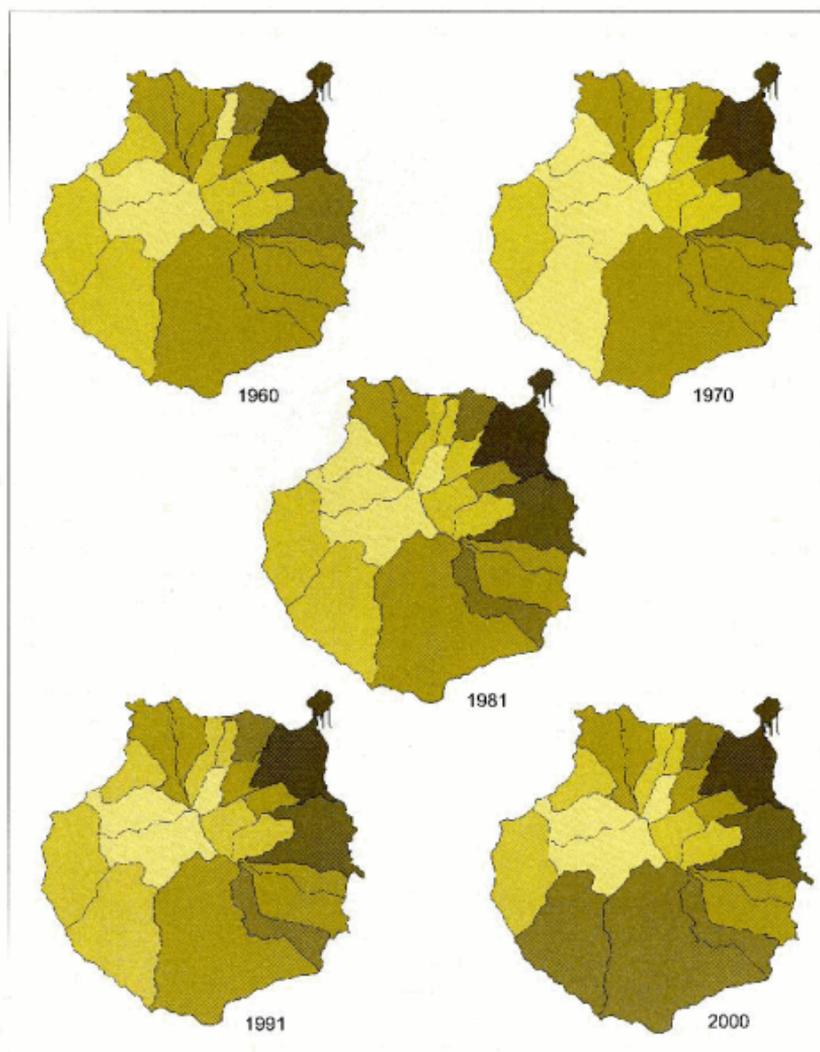
⁴³ Ocupa el octavo lugar.

⁴⁴ GÓMEZ OREA, D. (1994): *Ordenación del Territorio. Una aproximación desde el medio físico*. Instituto Tecnológico Geomínero de España. Editorial Agrícola Española, S.A. Barcelona.

⁴⁵ DIAZ HERNÁNDEZ, R. (1990): *Origen Geográfico de la actual población de Las Palmas de Gran Canaria*. C.I.E.S., Pág 118.

MAPA IV.2

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN MUNICIPAL



LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DE GRAN CANARIA

Habitantes

0-5.000

5.001-10.000

10.001-25.000

25.001-50.000

50.001-100.000

+180.000

FUENTE: Censos de Población, Padrones Municipales de Habitantes y Nomenclátors.

Tejeda, Artenara, Moya, Vega de San Mateo, Valleseco y Arucas ejemplifican sobradamente la situación de crisis de los municipios agrícolas, los valores de la tasa de crecimiento anual intercensal son negativos y con porcentajes muy bajos (superiores al -15%). Mientras que los de Santa Lucía de Tirajana, Ingenio, Las Palmas de Gran Canaria y Telde se erigen en el patrón de las áreas de acogida.

Los trasvases de población que se efectúan desde las zonas septentrional y central de la isla, además de los que proceden de la península, auspiciados por el incremento de la actividad portuaria debido al cierre del Canal de Suez y de la construcción⁴⁶, hacia la costa oriental han venido acompañados por una creciente concentración demográfica articulada en torno a la capital y a unos pocos núcleos bien definidos, mientras el resto de las entidades insulares pierden población y quedan precariamente integradas en las áreas más dinámicas.

3. El crecimiento sostenido de los años setenta (1970-1981).

Durante los años setenta el crecimiento iniciado en la década anterior, sobrepasa el 28% a nivel insular; pero de igual forma se acentúan los desequilibrios. Unos municipios tienen crecimientos espectaculares, siempre debidas al turismo y a los servicios derivados de éstos, otros en cambio, se despueblan. Y a pesar de que la crisis económica en los países del occidente europeo se hace sentir en España y por ende en las Islas, el crecimiento demográfico no se ve sustancialmente afectado por la compensación de los importantes flujos migratorios.

Las variaciones negativas de crecimiento ya no son tan acusadas, debida en gran parte al envejecimiento de sus poblaciones; tampoco las variaciones son positivas. Las Palmas de Gran Canaria ya no es el gran foco de atracción insular, lo que se debe a factores endógenos como la masificación, el descenso de la natalidad, el paro o el incremento de la inseguridad ciudadana, sin desdeñar los exógenos: la competitividad industrial que ejerce Telde y el desplazamiento de la actividad turística a los municipios del sur (DÍAZ, 1990).

⁴⁶ Entre 1960 y 1970, la capital insular, pasa a ocupar una superficie de 645.75 has a 897.0 con el fin residencial exclusivo. *Ibidem* pág. 121.

Algunos municipios invierten su dinámica demográfica en este período; son significativos los cambios de Arucas, que acoge parte de la población que ya no es capaz de retener el municipio capitalino; Mogán que se consolida junto con San Bartolomé de Tirajana como foco de atracción turística y de servicios; y San Nicolás de Tolentino, que se ve afectado, con cierto retraso, por las consecuencias de la crisis agraria lo que se deriva en la emigración de parte de sus habitantes.

4. El débil crecimiento de los años ochenta.

Entre 1981 y 1991, Canarias incrementó su población de forma muy moderada. El valor relativo de este débil crecimiento equivale al 0.88%. El proceso acelerado de modernización demográfica al que se incorporan las islas ha sido el causante del progresivo descenso de crecimiento de la población,

En Gran Canaria, sólo los municipios de Vega de San Mateo y el de la capital registran una tasa de crecimiento porcentual intercensal negativa. Las Palmas de Gran Canaria muestra en esa década incapacidad para acoger emigrantes, y para producir empleo; al contrario, es un municipio generador de paro. Ya en estos años ha perdido su papel de destino turístico⁴⁷ y a ello hay que añadir la caída de los índices de natalidad y fecundidad⁴⁸. Los municipios limítrofes, Telde, Santa Brígida o Arucas, se benefician de su proximidad al capitalino, convirtiéndose en zonas revalorizadas para la residencia; y Telde añade además la instalación de dos polígonos de viviendas sociales: Jinámar y Las Remudas, la proximidad al aeropuerto y su localización estratégica en el corredor costero del sureste.

Otros municipios que tradicionalmente aportaban inmigrantes mantienen ahora un cierto crecimiento porque los desplazamientos de población no rebasan los límites de sus términos municipales (DÍAZ, R. 1990). No es de extrañar por ello que los municipios de Tejeda, Valleseco o Artenara muestren crecimientos positivos.

La isla de Gran Canaria crece ligeramente en el quinquenio de 1986-1991

⁴⁷ CÁCERES MORALES, E. (1981): "Crecimiento urbano de Las Palmas y planeamiento: una relación histórica a analizar", **Canarias ante el cambio**, pp. 467-484. Instituto de Desarrollo Regional, Santa Cruz de Tenerife.

⁴⁸ DÍAZ HERNÁNDEZ, R. (1990): *Op.cit.*, pág 160.

según una tasa inferior al 0.5% a diferencia de las otras islas orientales, que lo hacen más sustantivamente. Así, Fuerteventura y Lanzarote tienen una tasa de crecimiento superior al 2.5%. Estas diferencias se deben al distinto proceso de atracción de estas dos islas, que acogen a la población emigrante de todo el archipiélago así como del resto del territorio nacional; pero a pesar de estas disimilitudes la hegemonía de Gran Canaria en el contexto archipelágico no ha variado sustancialmente y mantiene "*inalterables los parámetros de reparto poblacional, densidad, polarización...*"⁴⁹

5. La continuidad del crecimiento de los años noventa (1991-2001)

La población de las Islas Canarias creció un 13.4% en el último decenio (1991-2000) y la población grancanaria remontó en cuatro puntos porcentuales con respecto a los años ochenta. Los municipios que presentan un crecimiento más rápido, por encima del 40%, son por una parte los turísticos, Mogán y San Bartolomé de Tirajana; y por otra, Santa Brígida, que en los últimos quince años se ha visto convertida en ciudad residencial de la población que escapa de las condiciones poco favorables de la capital insular; y Santa Lucía de Tirajana que por su cercanía a los centros turísticos y a las zonas industriales-comerciales y al aeropuerto se consolida como centro comarcal del sureste.

Por encima del 20% crecen Agüimes, Arucas y Valsequillo; el primero por acoger población que trabaja en el sur; Arucas, porque, al igual que Santa Brígida, se ha convertido en lugar de residencia de la población que no puede conseguir vivienda en el municipio capitalino, además de por su dinámica natural. Valsequillo presenta una evolución novedosa porque hasta ahora no había presentado incrementos similares. Valsequillo se consolida como núcleo residencial satélite de Telde trasladando tipologías urbanas a una zona tradicionalmente rural en la que abundan nuevas urbanizaciones de adosados, chalets unifamiliares y pequeños grupos de viviendas que acogen población de Telde e incluso de zonas más alejadas que buscan un ambiente más rural y mejores condiciones ambientales.

⁴⁹ DOMÍNGUEZ MUJICA, J. (1991): "Valoración global de las tendencias demográficas de la actual población de Canarias", **X Coloquio de Historia Canario-Americana**, Cabildo Insular de Gran Canaria, pp 105-131.

Artenara, Firgas, Ingenio, Santa M^a de Guía, Telde, Teror y Vega de San Mateo crecen moderadamente por encima del 10%: Artenara, crece a expensas de la cultura ecológica, el turismo rural, el nuevo proceso de segunda residencia y el neorruralismo, consiguiendo, por una parte, que su población no emigre a otros municipios y por otra, que se convierta en un pequeño lugar de atracción derivada de estas actividades. Tienen un crecimiento negativo Agaete (la ampliación del muelle de Las Nieves ha incrementado el número de actividades y las edificaciones dedicadas a la segunda residencia y al turismo rural son más que hace unos años, pero ninguno de estos dos fenómenos parece influir en la dinámica demográfica), San Nicolás de Tolentino y Valleseco; el municipio de Las Palmas de G.C. tiene crecimiento cero porque la recepción de gran cantidad de inmigrantes compensa la salida de buena parte de su población a municipios colindantes en busca de mejores condiciones de calidad de vida, de trabajo y precios de suelo más bajos.

E. La tipología de crecimiento municipal

Ya se ha visto que existen notables diferencias en lo que a población se refiere entre los distintos municipios grancanarios, y que los contrastes son muy acusados entre los del sureste y los del centro, y entre los del norte y el oeste. Ni unos ni otros presentan la misma trayectoria demográfica en los cuarenta últimos años. Por eso es necesario establecer una tipología municipal que refleje comportamientos similares de evolución poblacional; a tal efecto se han establecido cuatro grupos: un primer grupo estaría formado por aquellos términos que ofrecen una tendencia demográfica de carácter claramente regresiva; el segundo grupo incluye a los que muestran una trayectoria demográfica estable; un tercero a los municipios que ofrecen un incremento moderado de sus efectivos demográficos; y por último, un cuarto grupo que lo forma aquellos municipios que registran un considerable crecimiento.

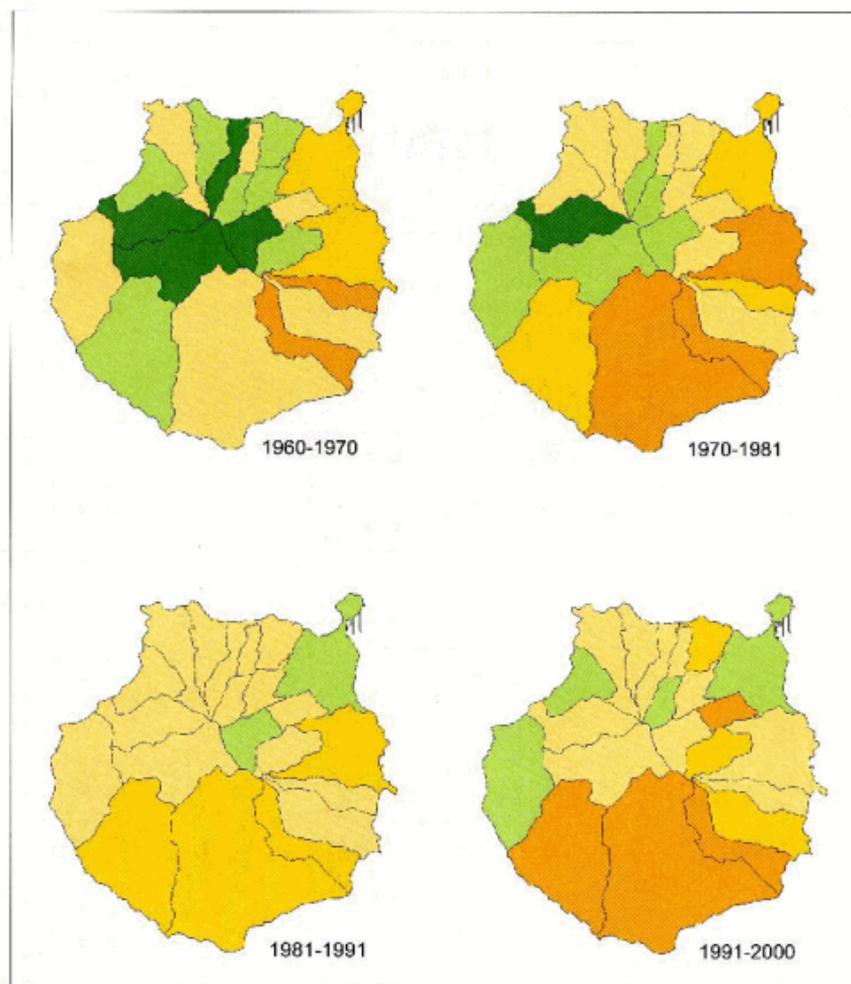
CUADRO IV.3:
TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL ACUMULADO (%), 1960-1996

MUNICIPIOS	1961-1970	1971-1981	1981-1991	1991-2001	1960-2001	1991-1996	1961-1996
Agaete	-1,41	4,36	1,68	-0,12	1,66	2,72	0,45
Agüimes	1,43	1,39	1,58	2,22	1,61	2,50	1,57
Artenara	-3,33	-2,33	0,55	1,78	-0,72	2,49	-0,97
Arucas	-1,39	0,69	0,43	1,87	0,38	1,95	0,19
Firgas	0,91	0,14	0,69	1,81	0,86	2,61	0,84
Gáldar	0,50	0,84	0,92	0,70	0,72	0,99	0,77
Ingenio	3,51	3,07	0,55	1,14	2,01	2,13	2,27
Las Palmas de Gran Canaria	3,20	3,17	-0,14	-0,00	1,50	0,03	1,75
Mogán	0,84	2,99	2,77	3,56	2,07	3,85	1,88
Moya	-2,35	-0,74	0,63	0,16	-0,56	2,05	-0,40
S.Bartolomé de Tirajana	0,14	3,49	3,26	3,50	2,52	7,70	2,95
S. Nicolás de Tolentino	0,40	-0,43	0,39	-0,10	0,07	0,83	0,22
Sta Brígida	1,76	0,70	0,84	3,73	1,71	6,62	1,82
Sta Lucía de Tirajana	5,78	3,59	2,18	3,72	3,72	3,95	3,75
Sta M ^a de Guía	-0,76	0,42	0,18	1,15	0,24	1,15	-0,11
Tejeda	-4,46	-2,01	0,20	0,16	-1,50	1,56	-1,54
Telde	3,03	3,73	2,15	1,29	2,48	1,75	2,71
Teror	-1,44	0,89	0,85	1,50	0,43	1,60	0,30
Valsequillo	-0,33	0,14	0,32	2,25	0,57	4,10	0,60
Valleseco	-1,96	-1,08	0,99	-1,12	-0,77	-0,17	-0,60
Vega de San Mateo	-2,64	-0,20	-1,36	1,26	-0,72	3,52	-0,69
GRAN CANARIA	1,93	2,56	0,54	0,92	1,45	1,39	1,59

FUENTE: Nomencladores, Censos de Población y Encuesta de la Población de Canarias.

MAPA IV.3

EVOLUCIÓN DE LA VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN MUNICIPAL



LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DE GRAN CANARIA

(%)

■ -40 a -20

■ 0 a 20

■ 40 a 75

■ -20 a 0

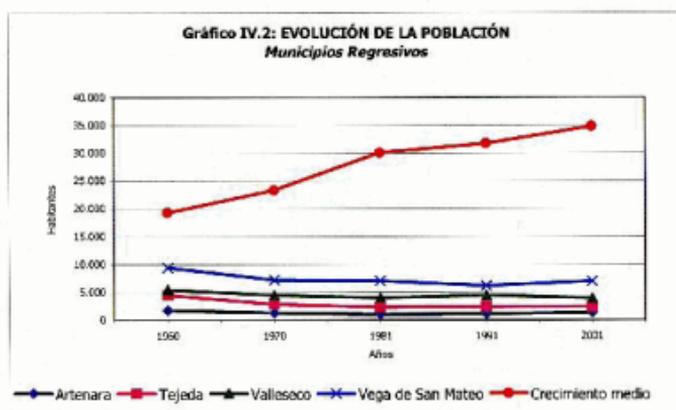
■ 20 a 40

FUENTE: Censos de Población, Padrones Municipales de Habitantes y Nomencladores.

1. Municipios de tendencia regresiva

En este primer grupo, el de municipios de carácter regresivo, se incluyen a los que conocen desde 1960, o incluso desde antes, un marcado descenso del número de sus habitantes. Es el caso de los términos de Artenara, Tejada, Valleseco y Vega de San Mateo. Son municipios que han experimentado desde los años veinte del siglo pasado ritmos de crecimiento muy lentos que son consecuencia de saldos emigratorios que siguen la corriente americana primero o tienen luego a la capital insular por destino. (MARTÍN RUIZ, 1985). El retroceso más significativo en estos 40 años corresponde a Tejada que experimenta una reducción aproximada a la mitad de su población (46.4%). Artenara, Valleseco y Vega de San Mateo decrecen en más de una quinta parte.

En la década de los sesenta, la tónica demográfica se mantiene como en los periodos anteriores, debido a la preeminencia del sector primario de estos municipios que conocen un importante éxodo rural. Una agricultura de subsistencia, marginal, basada en el secano, unos aprovechamientos forestales y una ganadería extensiva de los que se obtienen reducidos rendimientos y que en estos años conocen una profunda crisis. La fragmentación de la propiedad y una población con claros síntomas de envejecimiento explican su declive demográfico, su escasez de producción y su incapacidad de competencia con otros espacios insulares.



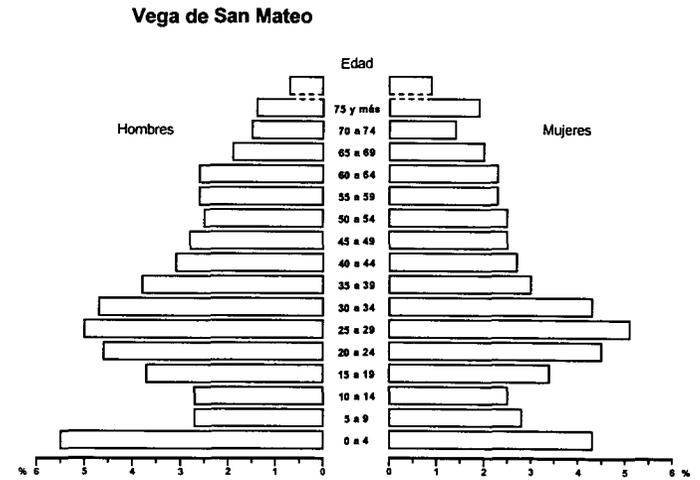
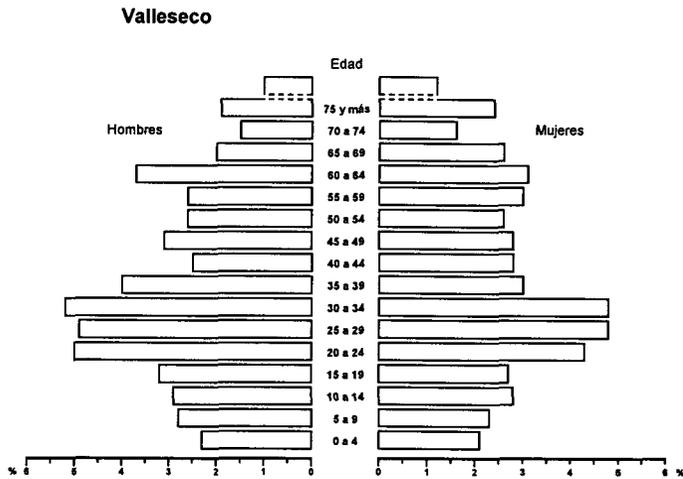
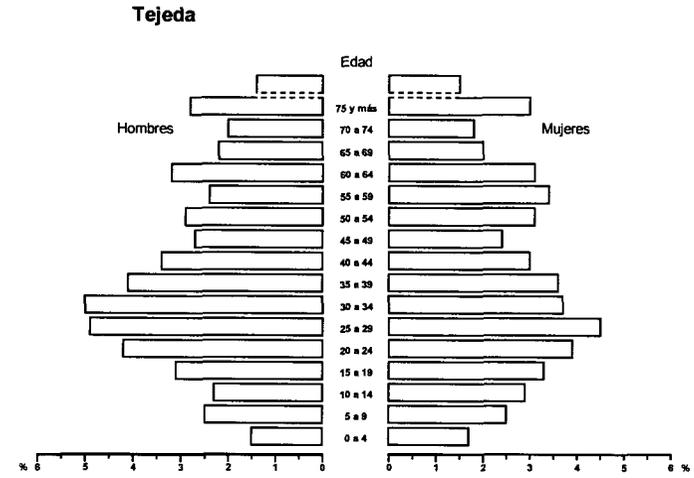
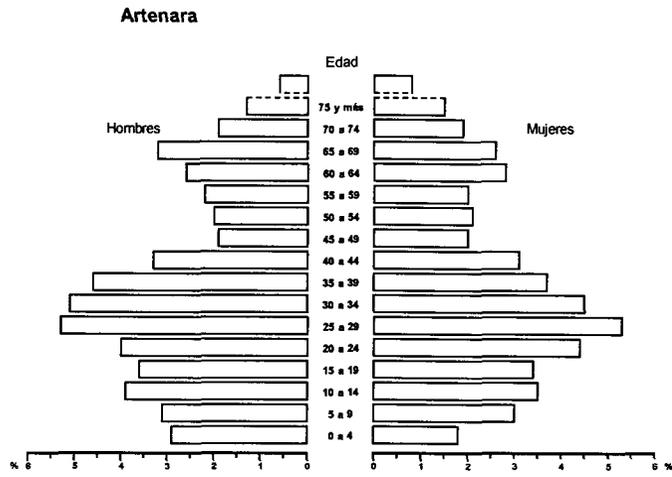
En esta década los retrocesos relativos se manifiestan en Tejeda, Artenara y Vega de San Mateo que experimentan una reducción relativa de sus poblaciones respectivas del 36.6, 25.2 y 23.5% y en Valleseco la reducción de cuya población supera el 17%. La explicación de este drenaje demográfico tan notable se explica (además de por la fuerte caída de la natalidad) por la simultaneidad temporal que se produce de la agricultura de exportación y la construcción en otras áreas insulares más prósperas y que no son causas exclusivas para estos municipios caracterizados como regresivos, puesto que las reducciones demográficas las padecen, y por los mismos motivos aunque en menores proporciones, los municipios de Agaete, Arucas, Moya y Teror (alrededor del 13%).

Con la ralentización del éxodo rural iniciada en la década de los ochenta se observa la repetición de la tendencia regresiva, aunque con valores más reducidos. Artenara y Tejeda ofrecen los valores más altos (21.0 y 18.4%), a los que le siguen Valleseco y Vega de San Mateo, con índices menores.

En la década de los ochenta, sólo el municipio de la Vega de San Mateo posee valores negativos, -12.8%; y decrece también, pero por razones muy diferentes, Las Palmas de Gran Canaria (-1.4%); en este caso habría que apuntar los desplazamientos a las áreas de residencia fuera del municipio que ofrecen precios de suelo más barato y posibilidades de trabajo, como Arucas y Santa Brígida o Telde, San Bartolomé de Tirajana y Santa Lucía de Tirajana, o la desafección de la capital insular que ya señalara DÍAZ, 1990.

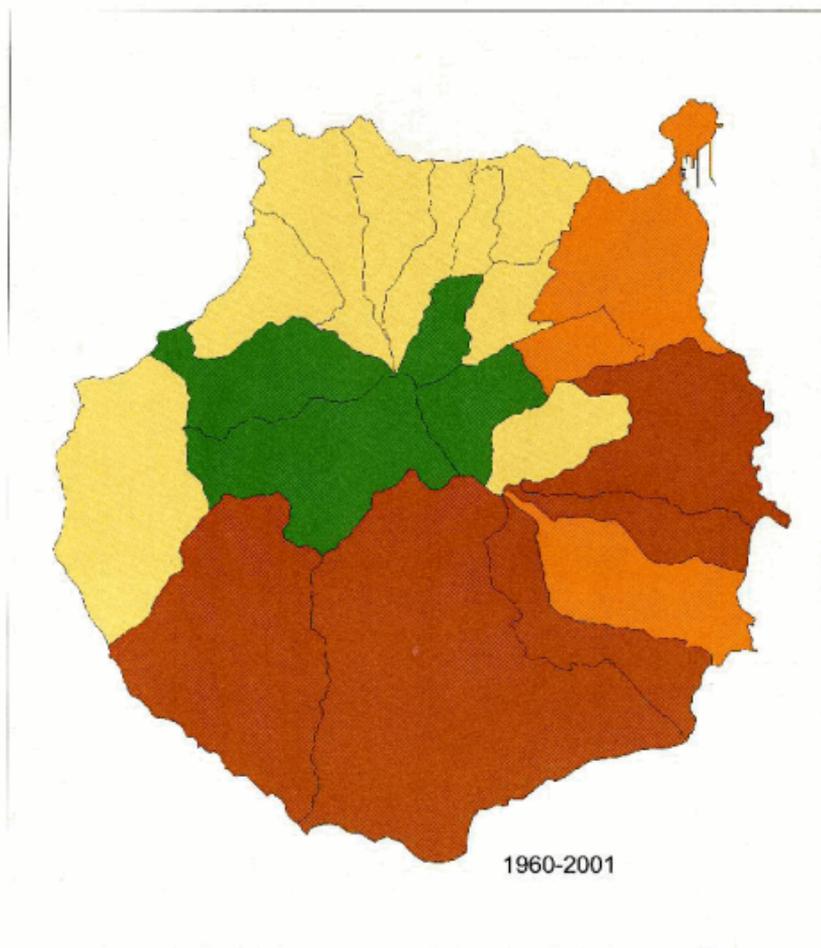
En este decenio se aprecia una tímida recuperación demográfica propia de una fase de desaceleración y de estabilidad que contrasta con la dinámica más expansiva de las etapas anteriores y que obedece a la ralentización del éxodo rural. El freno al despoblamiento se debe, en parte, a la tendencia de la población a mantener su residencia en el municipio de origen, lo que responde no tanto con una ampliación efectiva del empleo en ellos, y no a la reducción, por la secular emigración, de los efectivos demográficos adultos, como a las mayores posibilidades del desplazamiento cotidiano a núcleos antes distantes por la mejora en las comunicaciones, y a las crecientes dificultades con las que se enfrenta la población para obtener un puesto de trabajo en las clásicas áreas de acogida.

**GRÁFICO IV.3:
PIRÁMIDES DE MUNICIPIOS REGRESIVOS**



MAPA IV.4

DINÁMICA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL (1960-2001)



LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DE GRAN CANARIA

Dinámica demográfica

- | | | | |
|---|---|--|--|
|  Regresiva |  Estable |  Moderada |  Muy progresiva |
|---|---|--|--|

FUENTE: Censos de Población, Padrones Municipales de Habitantes y Nomenclátors.

En el decenio 1991-2000, sólo Valleseco mantiene valores negativos de crecimiento (-10.6%) mientras que en el resto de los municipios regresivos muestran hasta entonces una cierta recuperación (Tejeda) o una tendencia progresiva (Vega de San Mateo y Artenara).

La estructura de la población y la dinámica demográfica de estos municipios está ligada a los trasvases migratorios hacia las áreas más dinámicas de la isla y ello afecta a la composición demográfica. Las altas tasas de crecimiento natural ya tradicionales en estos municipios, debidas a una alta natalidad y una baja mortalidad se modifican de forma sustancial, debido principalmente al abandono de la población más joven de su lugar de nacimiento y residencia que se traduce en el envejecimiento de la población. En consecuencia, los índices de natalidad son muy reducidos al igual que las tasas de crecimiento vegetativo.

La estructura por edades de estos municipios también se ve afectada por los trasvases migratorios. La proporción de adultos es reducida por el efecto del éxodo rural, siendo aún más manifiesta en edades superiores a los 45 años. Como consecuencia de la escasez de adultos deriva también la parquedad de jóvenes. Las pirámides de edades son muy expresivas de la situación de envejecimiento progresivo de estos términos de carácter regresivo (GRÁFICO IV.2). El descenso masivo de la natalidad es nítido en el recorte de sus bases siendo especialmente gráfica la pirámide de Tejeda. En contraposición, la pirámide de edad del municipio de la Vega de San Mateo tiene su base sensiblemente más ancha que los del resto de municipios, no sólo de los de esta categoría, sino del resto de la isla, debido al incremento de la natalidad, por el retorno de antiguos emigrantes con sus familiares ante la mejora de las comunicaciones; pero sobre todo a la mejora de las condiciones económicas. En este municipio se está produciendo además un fenómeno de neorruralismo, rururbanización (legal, ilegal e ilegal) y dinamización del mercado inmobiliario de segunda residencia. Eso explica el ensanchamiento de las edades de los tramos intermedios, entre 20 y 40 años.

No es fácil predecir a medio y largo plazo la tendencia demográfica de estos municipios; algunos pueden reconducir su economía y hasta consolidarla si sus

dirigentes actúan con inteligencia en clave de sostenibilidad no agotando irresponsablemente su recurso esencial que es el territorio, y si establecen su crecimiento basándose en el turismo rural, la lejanía de los centros de producción y una cierta cultura ecológica, como en Artenara y de Tejeda y tal vez de Valleseco, pueden hasta obtener determinados logros en el terreno social y económico. En cambio, la situación de la Vega de San Mateo es distinta; su condición de capital municipal presenta en los últimos años una trayectoria dinámica y se está consolidando como subcabecera comarcal, por la creciente importancia que adquiere el municipio vecino de Santa Brígida, hecho que puede ayudar a estabilizar al resto de la población de su municipio.

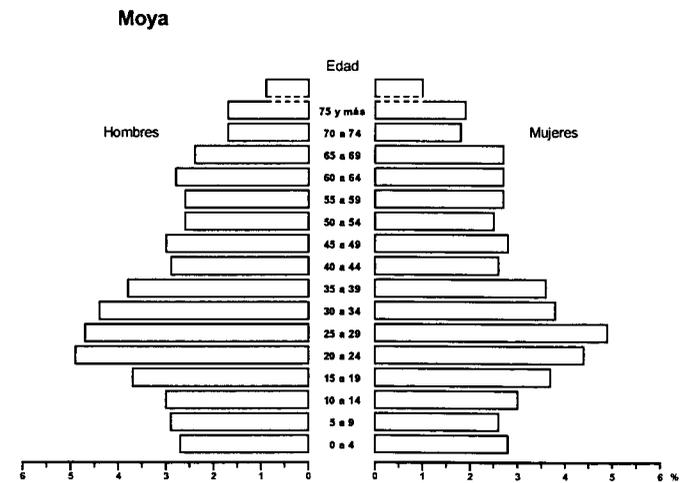
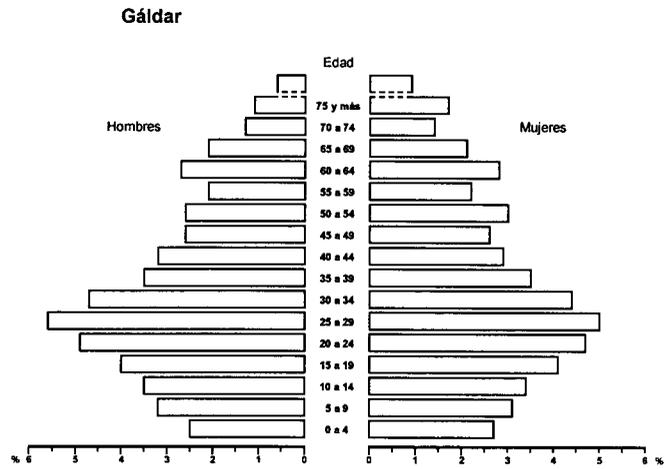
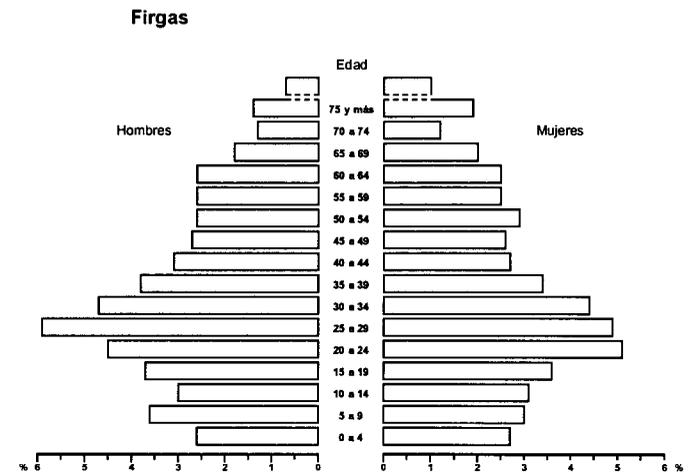
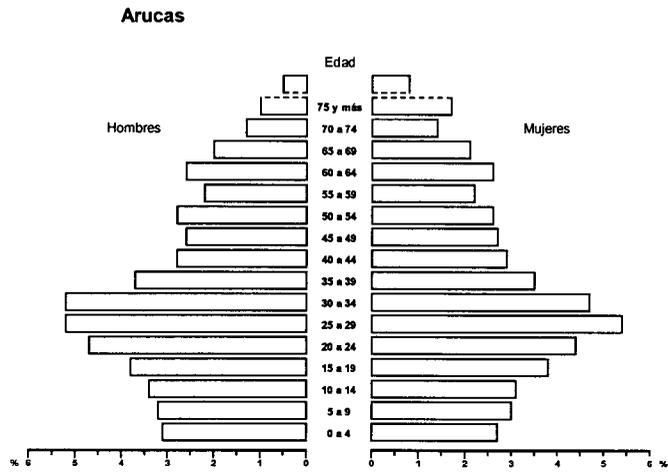
La corrección de la dinámica de estos municipios dependerá de la capacidad de las diversas administraciones, únicas capaces de invertir el *efecto sumidero*⁵⁰ que padecen estos municipios, teniendo en cuenta otros parámetros, además de los demográficos, para instalar equipamientos y servicios que, a su vez, tengan el suficiente aliento para atraer a emprendedores e inversores. Esta sería la única posibilidad de que la iniciativa privada encontrara *el campo abonado* para la implantación de otras actividades lucrativas implementadoras de los usos tradicionales de esta zona.

2. Municipios de población estable

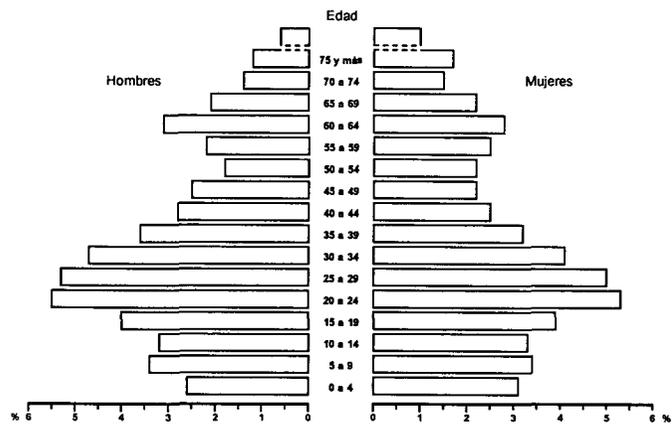
Los términos de Agaete, Arucas, Firgas, Gáldar, Moya, San Nicolás de Tolentino, Santa M^a de Guía, Teror y Valsequillo son municipios estables: exiguo crecimiento y trayectoria demográfica oscilante y disímil, en unos casos y equilibrada en otros, a pesar de su diferentes volúmenes de población. Hasta los años sesenta estos municipios se comportaron de modo expansivo, "a remolque del cultivo del plátano" (a excepción de Valsequillo y Teror)⁵¹, con tasas de crecimiento que oscilan en torno al 1.5 por ciento anual acumulado, pero esta dinámica se invierte en el momento que se implanta con éxito el fenómeno turístico de masas porque estos municipios quedan dentro del área de influencia de este fenómeno.

⁵⁰ GOMEZ OREA, D. (1994): *Op.cit.*

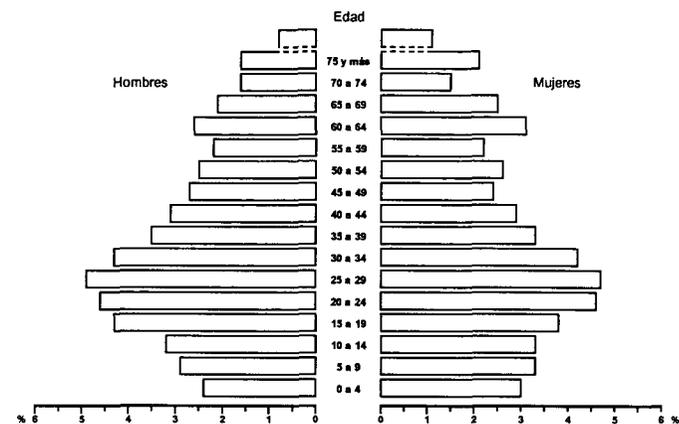
**GRÁFICO IV.4:
PIRÁMIDES DE LOS MUNICIPIOS ESTABLES**



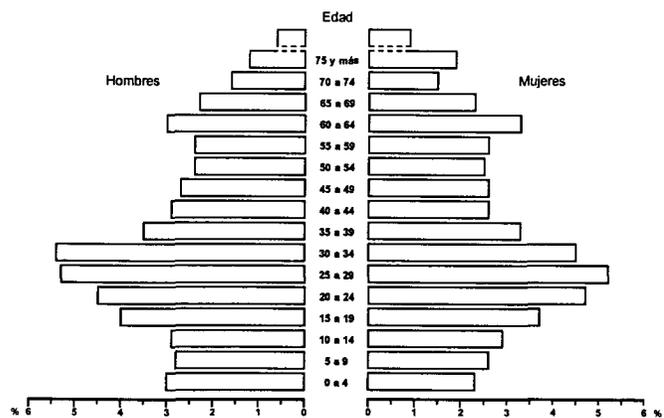
San Nicolás de T.



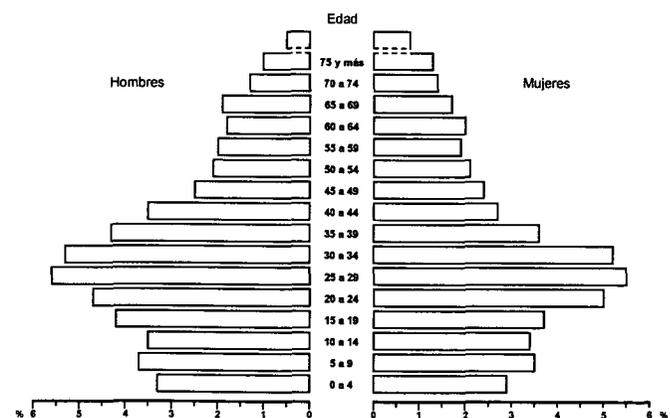
Santa M^a de Guía



Teror

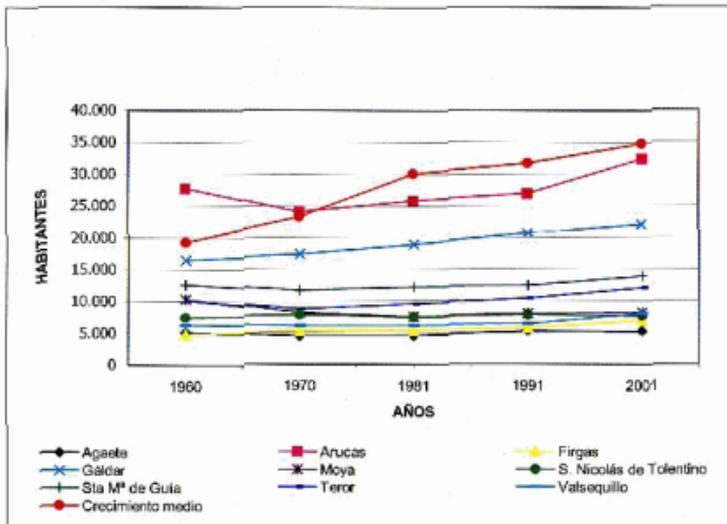


Valsequillo



De forma global, la población se mantiene estacionaria en estos municipios entre 1960 y 2001 puesto que el número de habitantes pasa de 100.763 a 116.391; es decir, una tasa de crecimiento medio anual acumulado del 0.31%, aunque esta pauta no ha sido similar a lo largo de estos años. Entre 1960 y 1971 los volúmenes totales decrecen en casi un siete por ciento, luego se recuperan algo en la década siguiente, pero sin llegar a la cifra de 1960; y en la década de los ochenta, pero sobre todo en el primer quinquenio del noventa, se produce un crecimiento muy importante.

GRÁFICO IV.5:
EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN. MUNICIPIOS ESTABLES



Durante la década de los sesenta el comportamiento de estos municipios no es parejo; por un lado, están los que muestran una tendencia progresiva, aunque muy leve (Fírgas, Gáldar y San Nicolás de Tolentino) y por otro, los que presentan una tendencia regresiva (Agaete, Arucas, Moya, Santa Mª de Guía y Valsequillo), como consecuencia de la migración a los municipios mucho más dinámicos del este, sur y el capitalino. Las principales causas de esta migración masiva se encuentran en las actividades que genera el turismo, en la demanda de la agricultura de

exportación y en el incipiente desarrollo de las actividades fabriles.

En la década siguiente, en los años setenta, la tendencia demográfica es positiva en todos los municipios salvo en el de San Nicolás de Tolentino. Pero la recuperación demográfica es muy lenta, de tal manera que al final de la década aún no se habían recuperado los efectivos demográficos registrados en 1960 lo sólo que se consigue en 1986. La capacidad relativa de retener población de estos municipios, el retorno de algunos de los emigrantes atraídos por el potencial económico y, por lo tanto, laboral, de los municipios colindantes son algunas de las causas de esta tímida pero continuada recuperación.

Gáldar, por ejemplo, hasta 1986 ofrecía un crecimiento más dinámico a consecuencia del mantenimiento de una actividad agraria significativa, y, sobre todo, por su consolidación como capital comarcal del noroeste; pero a partir de esa fecha sus efectivos demográficos se estancan y sólo a partir de 1991 vuelve a recuperarse confirmando esta condición. Esta característica se mantiene gracias a las *relativas* mejoras en la red viaria y de transporte marítimo y el retorno de su población residente (que había emigrado debido a la localización externa de los puestos de trabajo y la imposibilidad de obtener vivienda en el municipio).

La década de los noventa supone para los municipios de esta categoría el momento de su despegue demográfico; unos lo hacen de forma tímida, como es el caso Moya y Gáldar; Arucas, Firgas, Santa M^a de Guía o Teror lo hacen con más intensidad; pero el crecimiento más notable corresponde a Valsequillo, con un crecimiento superior, el 2.25%, convirtiéndose en un municipio subsidiario de Telde, y acogiendo a parte de su población que busca precios más asequibles de la vivienda, mayor calidad ambiental y un cierto entorno natural y agrario (neorruralismo). Mientras que Agaete tiene un crecimiento negativo.

3. Municipios de crecimiento demográfico moderado

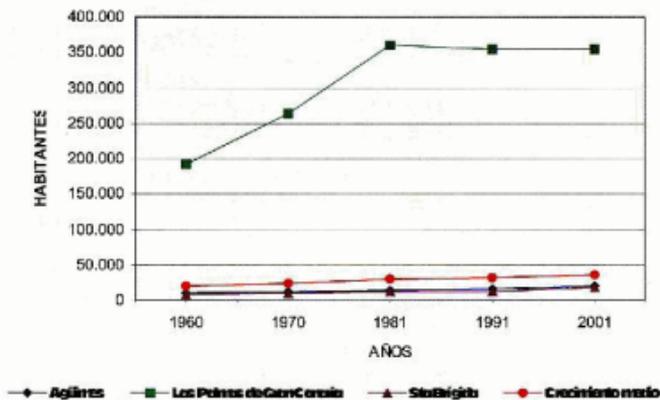
Esta categoría, que tiene como característica esencial la trayectoria ascendente de los recursos humanos pero de forma moderada, incluye los términos

de Agüimes, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Brígida.

La población de los términos de esta categoría crece de forma mesurada a lo largo de estos años y se incrementa en 180.198 habitantes. Su ritmo de crecimiento oscila entre el 1.5% de Las Palmas de Gran Canaria y el 1.7% de Santa Brígida y se le puede clasificar de modesto, al igual que el del conjunto insular. Pese a mostrar una evolución positiva, el aumento que experimentan todos los años, dista sensiblemente del registrado por los términos más dinámicos de la isla.

A pesar de su diferentes volúmenes demográficos y desigual evolución, todos incrementan su población de forma significativa. A lo largo de estos años el caso

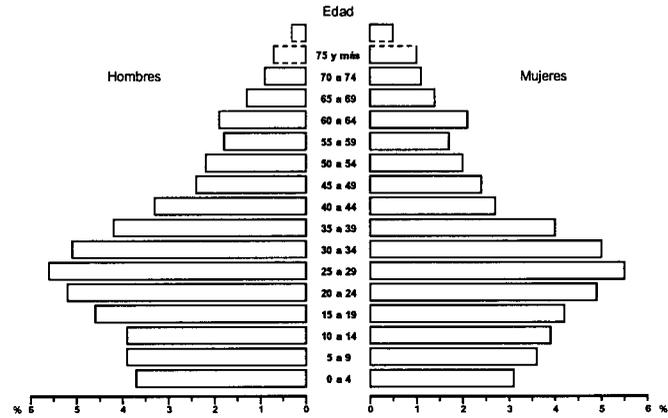
Gráfico IV.6: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN
Municipios de Crecimiento Moderado



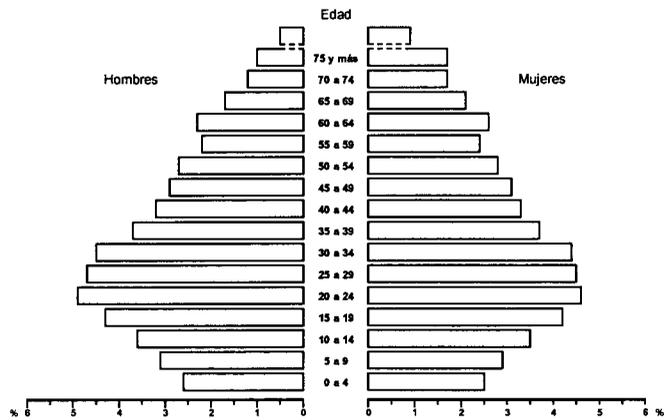
más atípico de esta categoría es el municipio de Las Palmas de Gran Canaria que a lo largo de las dos primeras décadas tiene un rápido y constante crecimiento. Pero en los ochenta inflexiona la tendencia y su tasa de crecimiento es negativa, llegando en los años noventa al crecimiento cero. Esto es debido a la emigración por motivos de carestía de vivienda y suelo, de servicios y equipamientos y sobre todo por desatracción, el incremento de la inseguridad, las pésimas condiciones ambientales: ruido, humos, y tráfico y el agotamiento del modelo económico que lo sustenta, además del aumento de las tasas de desempleo (DÍAZ, 1990).

**GRÁFICO IV.7
PIRÁMIDES DE MUNICIPIOS DE CRECIMIENTO MODERADO**

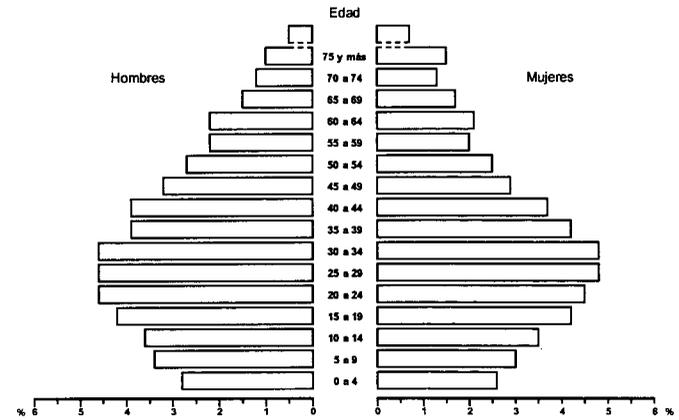
Agüimes



Las Palmas de G.C.



Santa Brígida



Agüímes y Santa Brígida aportan los mayores incrementos en el último decenio de estudio; ambos forman parte del área de influencia de otros municipios muy dinámicos económicamente, San Bartolomé de Tirajana y Santa Lucía de Tirajana en el caso de Agüímes y Las Palmas de Gran Canaria para Santa Brígida. Ambos, además de una dinámica natural positiva, incrementan su población por la aportación de un notable contingente inmigratorio. Santa Brígida participa de los beneficios generados por la implantación del *Campus* Universitario de la ULPGC en sus proximidades, lo que le convierte en usufructuario de rentas generadas por los sectores de servicios, transportes y compraventa-arrendamiento de inmuebles. Y además se ha visto favorecida por la política municipal de desclasificación de suelo para la construcción de más de 600 nuevas viviendas, en un periodo no superior a cuatro años⁵².

4. Municipios de destacado crecimiento demográfico

Se engloban en esta categoría aquellos municipios que a lo largo de los 40 años de estudio mantienen una dinámica demográfica progresiva como Ingenio, Mogán, San Bartolomé de Tirajana, Santa Lucía de Tirajana y Telde. Municipios todos ellos localizados en las fachadas meridional y oriental de la isla.

Son municipios que, desde décadas anteriores a los años sesenta, obtienen importantes crecimientos demográficos y económicos, en gran parte debido a la implantación del cultivo del tomate⁵³ en los años treinta y a la ubicación en sus costas de la industria turística a partir de los años sesenta.

Globalmente su población se incrementa en 135.662 personas, resultado de una tasa de crecimiento medio anual acumulado de 2.82% entre 1960 y 2001. La evolución de estos municipios es desigual, lo mismo que ocurre en las otras tipologías. En la primera década, Ingenio, Santa Lucía de Tirajana y Telde registran incrementos muy por encima del que experimentan los restantes municipios de la

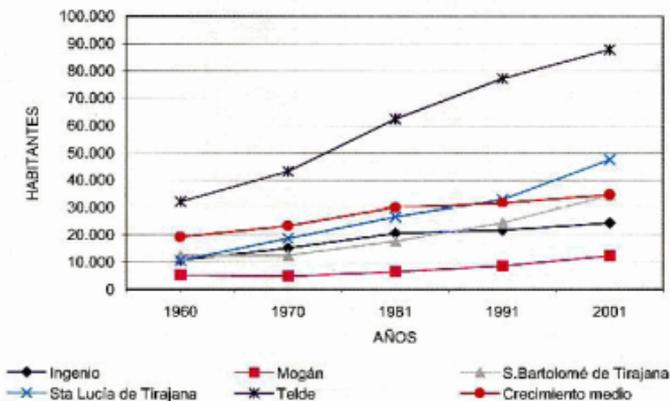
⁵² ARMENGOL y GINÉS (2001). *Op.Cit.*, pág 165 y 166.

⁵³ VILLALBA, E. (1978): **Estudio del tomate en Tenerife y Gran Canaria**. Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife. Instituto Tinerfeño de Expansión Económica, S/C de Tenerife.

isla, superior al 3% (Santa Lucía de Tirajana 5.78%), mientras que San Bartolomé de Tirajana apenas crece y Mogán muestra un crecimiento negativo. Pero en la década de los setenta comienza el espectacular incremento de estos términos y todos lo hacen por encima del 3%.

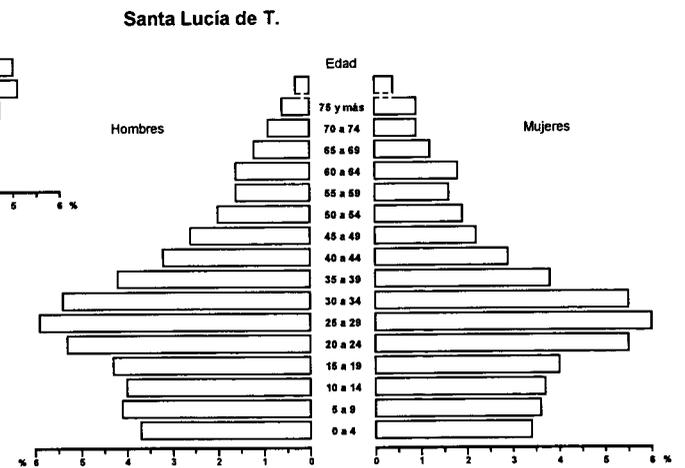
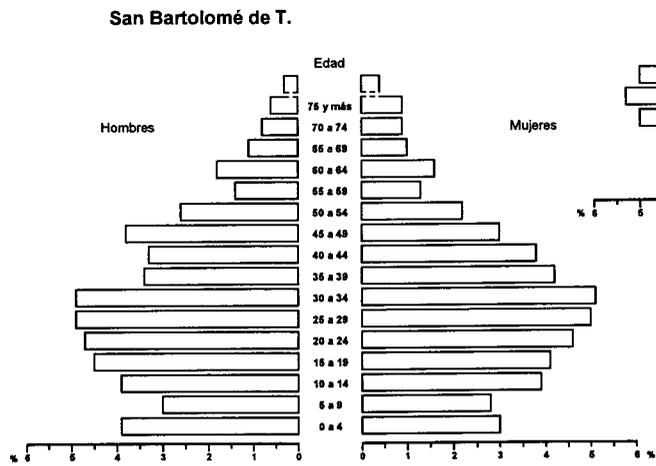
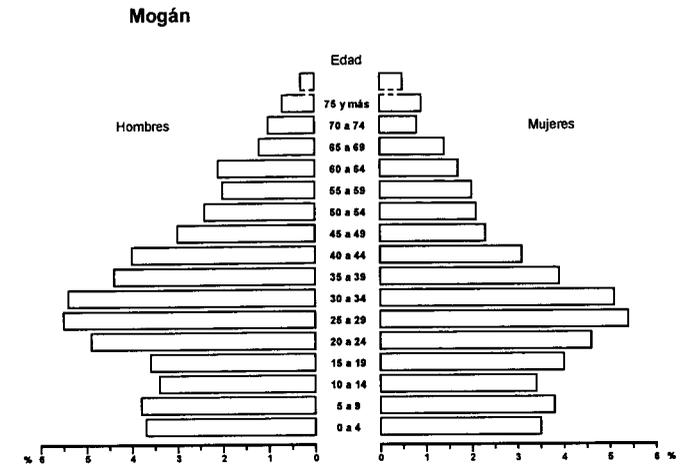
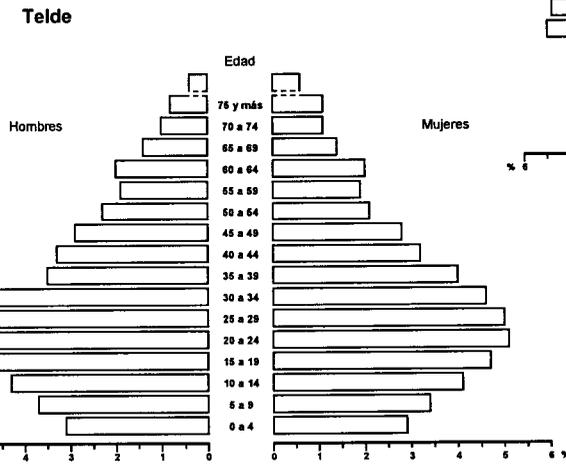
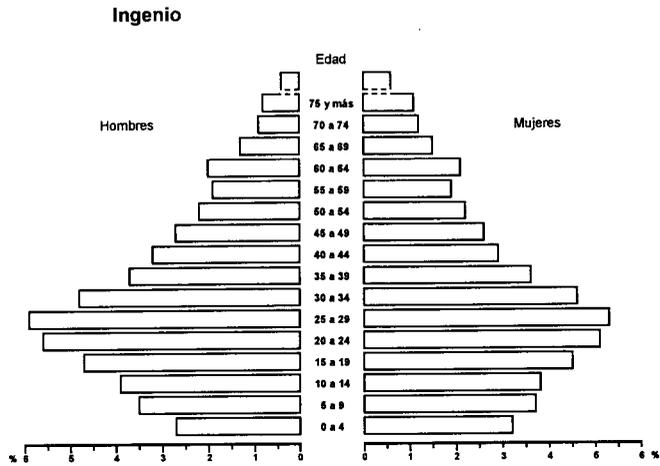
Mogán, sufre en la década de los sesenta las consecuencias de la crisis del sector agrícola en la comarca del sur, pero el resto del periodo crece de forma moderada y paulatina en buena parte debido a la actividad turística en diferentes puntos de su litoral y a la pervivencia, muy localizada espacialmente, de la actividad agraria, que aún presenta cierto dinamismo.

Gráfico IV.8: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN
Municipios de destacado crecimiento



En las décadas de los ochenta y noventa las trayectorias de estos municipios son muy similares y no hacen sino consolidar la tendencia iniciada desde mediados de los años sesenta. En los años ochenta sus crecimientos superan valores del 25% de la tasa de crecimiento porcentual intercensal, salvo Ingenio que no sobrepasa el 6%. En la década siguiente el crecimiento supera estos valores casi en 10 puntos porcentuales en todos los municipios.

**GRÁFICO IV.9:
MUNICIPIOS DE DESTACADO CRECIMIENTO**



V

EL COMPORTAMIENTO DE LAS ENTIDADES

A. La evolución del sistema urbano

El estudio de sistemas basado en relaciones paretianas ha sido bastante utilizado en diversas disciplinas: biología, estadística, economía, geografía, e incluso en la lingüística. La regularidad existente entre el rango que ocupa una unidad del sistema y su peso o tamaño fue expresada inicialmente por el geógrafo alemán Félix Auerbach (1913), al observar que si se ponían los asentamientos en orden según su tamaño, existía una relación entre el tamaño y el orden que ocupaba; la relación se medía mediante una fórmula muy simple, de tal manera que la población de un asentamiento de orden o rango "r" era de $1/n$ el tamaño de la población de la entidad más poblada. Esta regla se denominó *rank-size* o *rango-tamaño* y fue mejorada en la década siguiente por LOTKA (1924) que introdujo a la ecuación simple propuesta por AUERBACH el exponencial q , "una constante asimilable al valor de la pendiente de la recta de regresión" (GUERRA ZABALLOS, 1981) y en 1949 fue sistematizada por ZIPF. Según BIELZA (1989)²¹⁵ este sería uno de los modelos más adecuados para las relaciones de tamaño y el de crecimiento "continuo"; el otro se centraría en la hipótesis de crecimiento "discreto"²¹⁶.

Los diferentes estudios basados en la regla *rank-size*, tanto de carácter nacional como internacional, permiten aseverar que las redes regulares de rango tamaño son reconocibles para asentamientos en muchos tipos de regiones durante diferentes períodos de tiempo²¹⁷; y no sólo esta formulación resulta ser válida para el

²¹⁵ La diferencia entre los dos modelos para explicar las relaciones de tamaño demográfico entre los asentamientos de un sistema territorial se basan en "... que cada nivel jerárquico incluya uno o varios asentamientos, con arreglo a una determinada ley." BIELZA DE ORY, V. (1989): "De la jerarquización funcional continua de los asentamientos a la discreta: el caso de Aragón", *Geographica*, nº 26, pp. 13-21.

²¹⁶ Una variable discreta es aquella que no admite estar dividida sino por una determinada unidad.

²¹⁷ HAGGETT, P. (1988): *Geografía: una síntesis moderna*. Edit. Omega, Barcelona.

estudio de los asentamientos humanos; así SIMON en el campo específico de los estudios botánicos encontró distribuciones similares a las aplicadas a los asentamientos. Los postulados de SIMON se tradujeron a términos urbanos por BERRY que extrajo importantes conclusiones, entre las que cabe destacar, la de aquellos sistemas de asentamientos humanos que poseían distribuciones regulares de la regla *rango-tamaño* poseían, también, una larga historia de urbanización, mientras que, al contrario, las distribuciones primates parecían ser el producto de los procesos de urbanización en los países que tenían tras de sí una corta historia de urbanización y poseían sencillas estructuras políticas y económicas²¹⁸. Postulado que al menos superficialmente parece cumplirse en el sistema urbano de la Isla puesto que la Historia de Canarias no permite hablar de una tradición urbana ancestral, y la implantación de las ciudades ocurre después de la Conquista, por lo que no existen ciudades románicas, góticas o medievales a semejanza del continente europeo.

Más del 90% de los habitantes de la isla en 1996 se asentaban en 220 entidades de las 417 registradas y en un territorio que queda por debajo de la cota de los 400 m, en la *zona costera*; algo más de la cuarta parte de los asentamientos se sitúa entre los 400 y 800 m y con preferencia en el sector comprendido entre el noroeste y el sureste; tan sólo un 18% de las entidades se localiza por encima de los 800 m. Se puede calificar este fenómeno como de *litoralización del poblamiento* de tal manera que la sobreurbanización de la zona baja ha alterado radical e irreversiblemente las costas y sus respectivas áreas de influencia. El proceso de apropiación de la zona costera ha ido *in crescendo* desde 1960 hasta la actualidad, de tal manera que el porcentaje de población que se asentaba entonces era el 78.6 habiendo llegado al 91.1% en 1996, siendo en los años de la década de los sesenta cuando se produce el gran trasvase debido a que en 1960, 73.850 personas vivían por encima de los 400 m. y diez años más tarde esta cifra había descendido hasta los 62.619; así, entre una y otra fecha, la población que vivía por debajo de los 400 m. se incrementa en 7.4 puntos porcentuales, que equivale a 103.372 habitantes más.

Este proceso de distribución del poblamiento obedece a una serie de factores

²¹⁸ *Ibidem*, pág 377.

que han cambiado a lo largo del tiempo; al principio, la localización de los asentamientos respondía a la preferencia que la población castellana mostró por el litoral y que desplazó a la aborígen a emplazamientos en las zonas del interior; también a motivos de seguridad ante incursiones inamistosas, para evitar riesgos naturales como las inundaciones, e incluso por motivos estratégicos: existencia de agua y roturaciones de bosques. Por todo ello los primeros asentamientos se hicieron utilizando casas-cuevas en laderas soleadas y ocultas, en las partes bajas de los barrancos y en suelos sin aptitud agrícola.

En la zona baja, esta tendencia se modifica en los períodos de mayor crecimiento de la población; en un momento dado los núcleos tradicionales ocupan suelos de alto valor agrícola (Telde, Arucas, Gáldar, Firgas) y reptan por las vertientes y lomos. Esta expansión no respeta el suelo más fértil y tampoco el inadecuado para la edificación, como puede ser el de los cauces de barranco, o de zonas con pendientes acusadas.

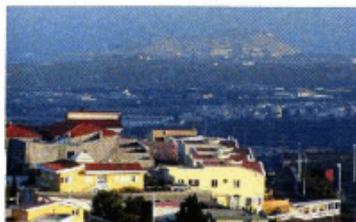


Foto IV. 1. Montaña de Las Palmas y Los Hoyos.



Sea como fuere, lo cierto es que en los últimos veinte años se percibe un considerable incremento de la superficie edificada de estos núcleos. Se están densificando aquellos que, por su proximidad a la capital insular, constituyen centros de atracción para los que "huyen" de las incomodidades de la ciudad (contaminación acústica, lumínica, polución, etc.). Es el caso de *Santa Brígida*, *Telde* y *Arucas* que, por su cercanía a *Las Palmas de Gran Canaria*, la relativa sensación de ambiente rural, la moda de lo "ecológico" y la disponibilidad de equipamientos y servicios, los convierten en interesantes centros para las nuevas residencias. Tampoco hay que olvidar otra de las causas que genera esta situación: la ausencia de clasificación de suelo en los años setenta y ochenta por parte de la administración municipal de Las Palmas de Gran Canaria, ante la inexistencia de planeamiento vigente. Este hecho

provocó el colapso de licencias de edificación, paralizó el crecimiento urbano de la capital y, como consecuencia, los municipios de sus alrededores incrementaron la oferta aprovechando la demanda de vivienda



Foto IV. 2. Vista de Las Palmas de Gran Canaria y del casco de Santa Brígida

En estos últimos cuarenta años no se percibe un cambio significativo en la distribución de la población en las entidades a escala insular; que sigue pautas ya establecidas: la jerarquización demográfica pone en evidencia que los asentamientos no acortan la distancia macrocefálica entre ellos con la capital insular *Las Palmas de Gran Canaria*, que representa un fenómeno de naturaleza tan significativa que por fuerza influye de manera muy decisiva en toda la isla.

La ausencia de núcleos de segundo orden es generalizada; es más, el salto que se produce entre la primera de las entidades y la segunda es muy significativa; por tanto, según el tamaño de estos núcleos podemos clasificarlos como de mediano o, más bien, de pequeño tamaño (GRÁFICO IV.10).

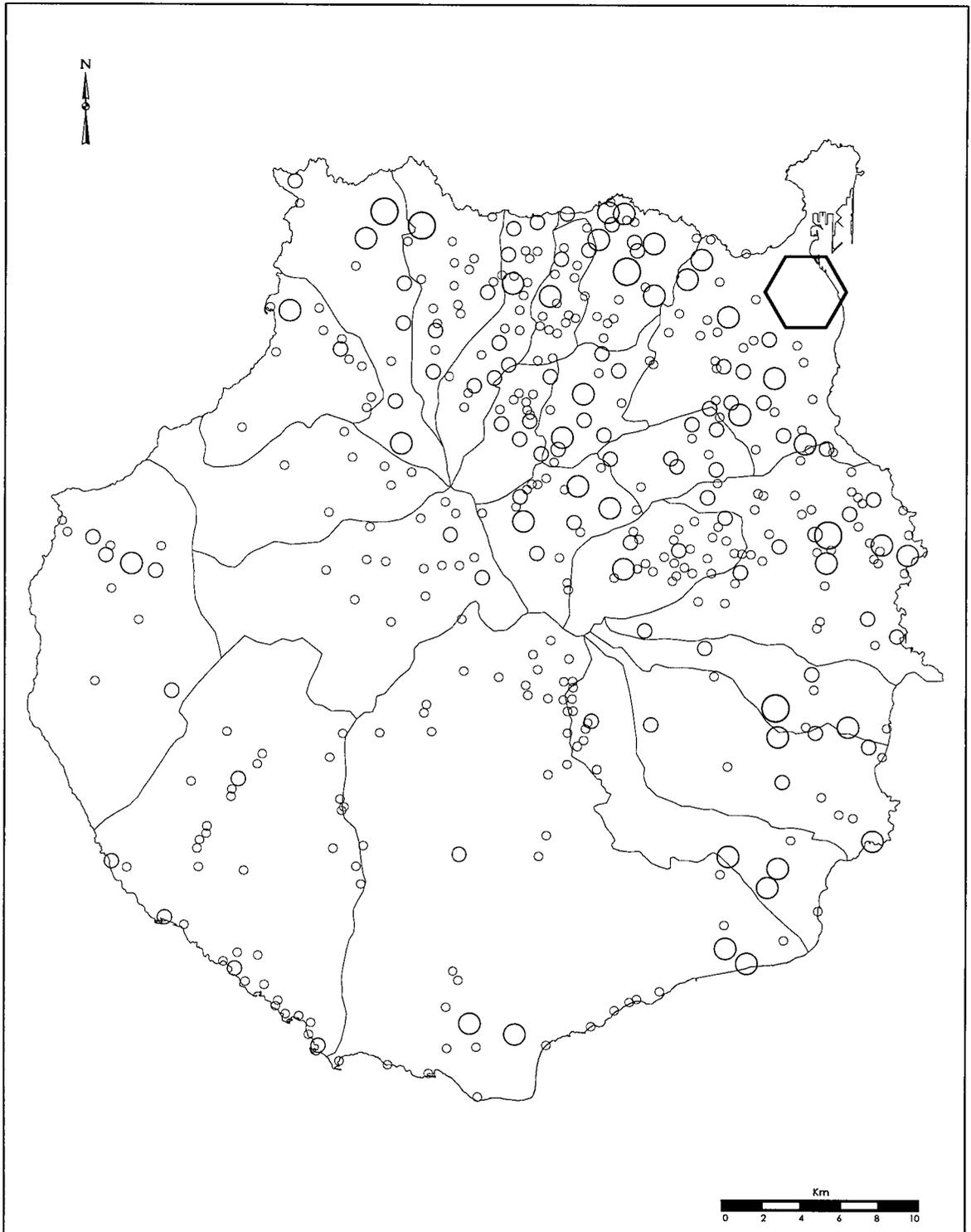
B. 1960: macrocefalia pura

La organización del espacio insular a principios de la década de los sesenta del pasado siglo se sustentaba en un modelo territorial con un núcleo hegemónico, Las Palmas de Gran Canaria; modelo que se repite igualmente en las seis islas restantes del Archipiélago. Estos núcleos van adquiriendo mayor tamaño y complejidad en los últimos cuarenta años pero la estructura del modelo territorial permanece exactamente igual.

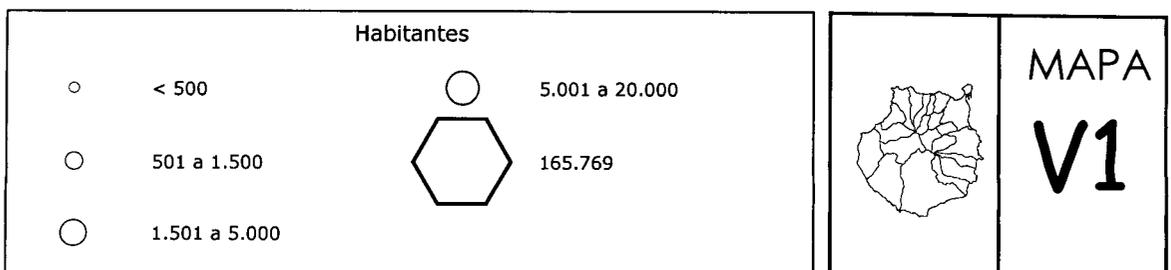
CUADRO IV. 10: JERARQUÍA DE LAS PRINCIPALES ENTIDADES. 1996

		Población	Población			Población	Población
(nº)		real	esperada	(nº)		real	esperada
1	Palmas de G.C., Las	299.089	299.089	64	Playa del Hombre	1.445	4673
2	Valle de Jinámar	17.488	149.545	65	Tres Barrios	1.443	4601
3	Telde	16.555	99.696	66	Pino Santo	1.432	4532
4	Gáldar	15.560	74.772	67	Visivique	1.408	4464
5	S. Fernando Maspalomas	14.931	59.818	68	Goro, El	1.399	4398
6	Tamaraceite	13.573	49.848	69	Firgas	1.395	4335
7	Tafira Baja	12.988	42.727	70	Lanzarote	1.296	4273
8	Cruce, El	12.871	37.386	71	Lomo del Cementerio	1.278	4213
9	Ingenio	12.236	33.232	72	Huertas del Palmar	1.274	4154
10	Carrizal	9.767	29.909	73	Valle de Agaete	1.273	4097
11	Arucas	9.159	27.190	74	Lomo Magullo, El	1.250	4042
12	Sta M ^a de Guía	8.753	24.924	75	Barrera, La	1.229	3988
13	Marzagán	8.602	23.007	76	Carretería	1.209	3935
14	Doctoral, El	8.423	21.364	77	San José	1.188	3884
15	Vecindario	8.127	19.939	78	Vegas, Las	1.139	3834
16	Sardina	6.885	18.693	79	Puertillo, El	1.134	3786
17	Teror	6.071	17.593	80	San Antonio	1.101	3739
18	Aguimes	5.336	16.616	81	Callejón del Castillo	1.088	3692
19	Remudas, Las	5.241	15.742	82	Montaña Los Vélez	1.083	3647
20	Cruce de Arinaga	4.704	14.954	83	Trasmontaña	1.074	3603
21	Tenoya	4.631	14.242	84	Arbejales	1.067	3561
22	Santidad	4.566	13.595	85	San Juan	1.042	3519
23	Giles, Los	4.347	13.004	86	Espinos, Los	1.013	3478
24	Almatriche	4.156	12.462	87	Tejeda	976	3438
25	Tablero, El	3.997	11.964	88	Caracol, El	970	3399
26	Calero, El	3.877	11.503	89	Aldea Blanca	947	3361
27	San Nicolás de T.	3.803	11.077	90	Medianías, Las	931	3323
28	Garita, La	3.748	10.682	91	Portales, Los	898	3287
29	Playa del Inglés	3.682	10.313	92	San Andrés	896	3251
30	Agaete	3.679	9.970	93	San Agustín	888	3216
31	Arinaga	3.558	9.648	94	Puerto Rico	878	3182
32	Huesas, Las	3.411	9.347	95	Lentiscos, Los	877	3148
33	Montañeta, La	3.321	9.063	96	Buenlugar	865	3116
34	San Lorenzo	3.279	8.797	97	Tinoca	845	3083
35	Vega de San Mateo	3.026	8.545	98	Valleseco	832	3052
36	Atalaya, La	3.019	8.308	99	Trujillo	820	3021
37	Cardones	2.892	8.083	100	Tunte	806	2991
38	Sta Brígida	2.777	7.871	101	Tenteniguada	805	2961
39	Monte Lentiscal	2.771	7.669	102	Gamonal, El	804	2932
40	Sardina	2.765	7.477	103	Alamo, El	760	2904
41	Juan XXIII	2.671	7.295	104	Mtña de Las Palmas	754	2876
42	Castillo del Romeral	2.604	7.121	105	Trapiche	752	2848
43	Cornisa del Suroeste	2.596	6.956	106	Costa	747	2822
44	Casa Pastores	2.504	6.797	107	Tasarte	714	2795
45	Jinámar	2.445	6.646	108	Solana	706	2769
46	Lomo de la Herradura	2.437	6.502	109	Juan Grande	691	2744
47	Arguineguín	2.231	6.364	110	Lechuza, La	685	2719
48	Valle de los Nueve	2.040	6.231	111	Puerto de las Nieves	682	2694
49	Ojos de Garza	2.034	6.104	112	Salobre, El	677	2670
50	Quintanas y Piso Firme	1.991	5.982	113	Sonneland	677	2647
51	San José Longueras	1.835	5.864	114	Sta Lucía	672	2624
52	Playa de Melenara	1.797	5.752	115	Rosales, Los	668	2601
53	Polígono Arinaga	1.767	5.643	116	Montaña de la Data	665	2578
54	Vega de Enmedio	1.723	5.539	117	Cambalud-Trapiche	644	2556
55	Angostura, La	1.717	5.438	118	Risco, El	636	2535
56	Casas Nuevas	1.717	5.341	119	Playa de Mogán, La	624	2513
57	Caserones, Los	1.651	5.247	120	Santa Agueda	623	2492
58	Valsequillo	1.648	5.157	121	Majadilla, La	618	2472
59	Pardilla, La	1.635	5.069	122	Lagunetas, Las	615	2452
60	Hoyos, Los	1.577	4.985	123	Mogán	601	2432
61	Moya	1.541	4.903	124	Gavía, La	599	2412
62	Marpequeña	1.516	4.824	125	Artenara	597	2393
63	Bañaderos	1.469	4.747	126	Casablanca	597	2374

Distribucion municipal de la poblacion (1960)



LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



FUENTE: I.N.E., ISTAC.

En 1960 las entidades contabilizadas por el Nomenclátor eran 291, entre las que se distribuían los 404.501 habitantes de la isla de Gran Canaria. La primacía, siguiendo la regla rango-tamaño, la ocupaba *Las Palmas de Gran Canaria*, que concentraba al 41% de los habitantes de la isla para esa fecha. El segundo lugar debería estar ocupado por una entidad con una población de más de 82.000 habitantes, pero en Gran Canaria no se cumple el modelo teórico de la regla rango-tamaño y los siguientes puestos los ocupaban *Telde* y *Aruca*s con 12.075 y 11.697 habitantes respectivamente, cifras que en el índice teórico los ocuparían entidades que se encuentran en el puesto decimotercero. El resto de los puestos se repartía de esta forma: sólo tres entidades tenían entre 5.000 y 10.000 habitantes, *Santa M^a de Guía*, *Gáldar* e *Ingenio*; el 20% de las entidades correspondían a las de entre 5.000 y 10.000 habitantes y, el resto, el 77%, correspondía a aquellas entidades que poseían menos de 1.000 habitantes, de las que el 12.6% no alcanzaban el centenar de 100 habitantes²¹⁹.

Es significativo que más del 85% de la población insular residiese en el 20% de las entidades: las 66 de más de 1.000 habitantes. O más expresivo aún, que en el 80% de las entidades sólo habitase el 15% de la población insular.

El modelo de la isla de Gran Canaria responde a una macrocefalia pura, en el que la capital hace el papel de polo de atracción que no se ve eclipsado por ninguna de las otras entidades de la isla, ni tan siquiera por cualesquiera otras del Archipiélago. Este modelo se mantiene a lo largo de la historia reciente hasta la actualidad. *Las Palmas de Gran Canaria*, sigue situándose a gran distancia y, sin embargo, ha visto estabilizados sus efectivos demográficos desde 1975, mientras que muchas de las entidades, sobre todo aquellas de la fachada este y sur, han incrementado de forma considerable su población en los últimos años, tal y como refleja la secuencia que se comenta en los años posteriores.

²¹⁹ Nomenclátor, 1960.

C. 1970: la atracción demográfica del este y el sur

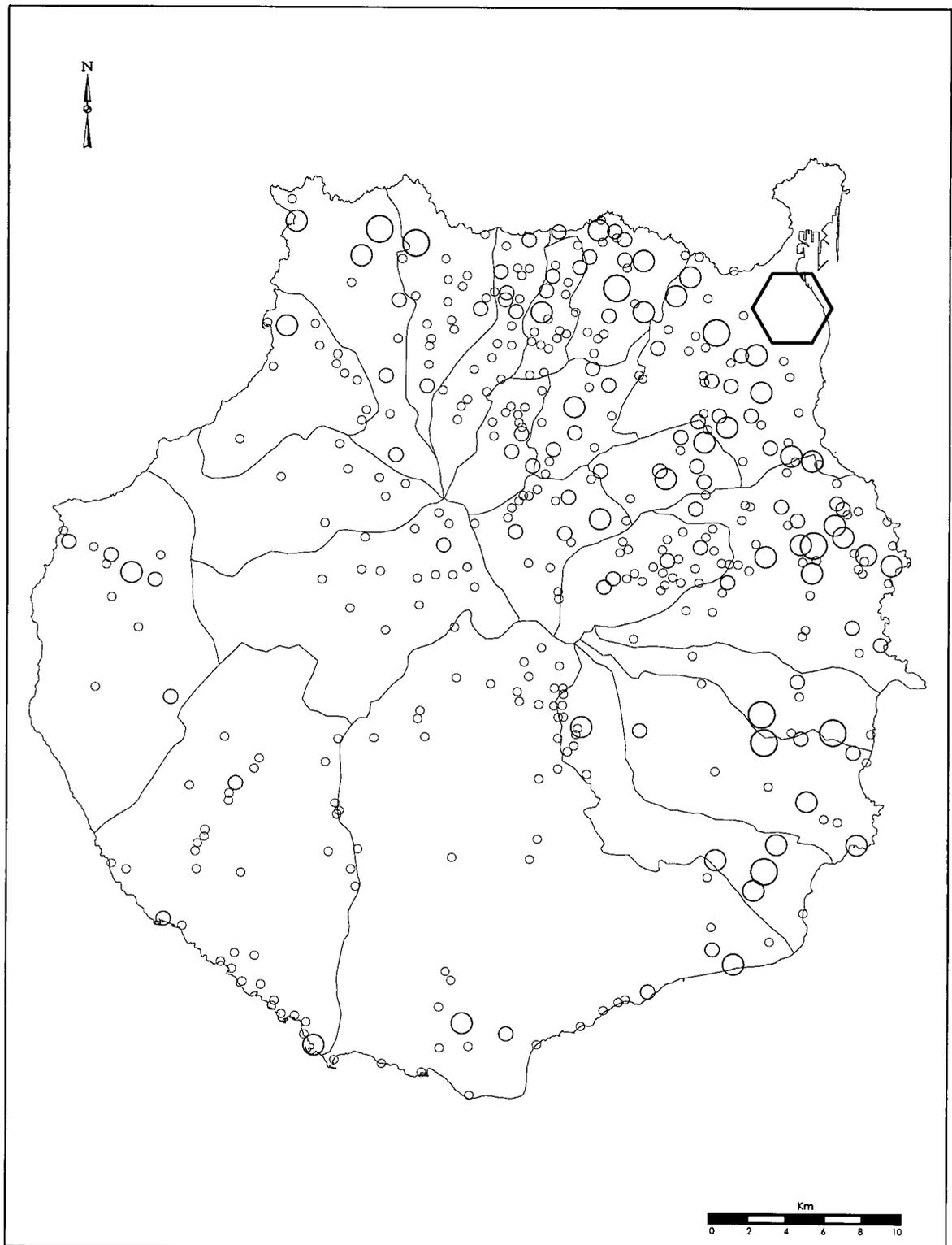
En 1970 las entidades se incrementan hasta 313²²⁰, en las que se asientan 489.881 habitantes. El lugar primacial en el índice lo ocupa, como en el resto de los años, *Las Palmas de Gran Canaria*, aglutinando un 48.4% del total de habitantes de la isla. (237.327), lo que suponen 71.558 habitantes más que en 1960, en gran medida por el éxodo rural. El incremento del número de entidades no se debe a la creación de 22 nuevas entidades sino a varias causas. Por un lado, algunas entidades que están registradas en 1960 ya no vuelven a aparecer en las fuentes oficiales, bien porque se integran en otras de mayor tamaño, como es el caso de Guanarame y Las Rehojas, o bien porque se consideraron entidades siendo tan sólo agrupación de una o dos casas; en Nomenclátos posteriores no se consideran como tales, por ejemplo Las Hoyas, Tres Cruces y Umbría Barranco Hondo. Por otro lado, hay un grupo de entidades que aparecen desde 1970, bien por ser de nueva creación, sobre todo aquellas vinculadas con el proceso turístico, como por ejemplo La Verga, San Agustín, Patalavaca, Playa del Inglés o Taurito-Tablones, o por otras razones como por ejemplo Buenlugar, Caideros, Cambalud-Trapiche o Carretería. Y por último, el Nomenclátor de 1970 considera como entidades a algunas que los años posteriores no vuelven a aparecer, como Azuaje, Los Barranquillos o Las Huertecillas.

Los seis primeros lugares permanecen ocupados por las mismas entidades que en la década anterior. No obstante, intercambian sus puestos *Santa Ma de Guía* e *Ingenio*, que ocupaban el 4º y 6º lugar y en 1970 ocupan el 6º y 4º respectivamente, haciendo válido lo expuesto anteriormente, en el sentido de que las entidades del este y sur van atrayendo población de forma cada vez más importante en menoscabo de las del norte, noroeste e interior insular.

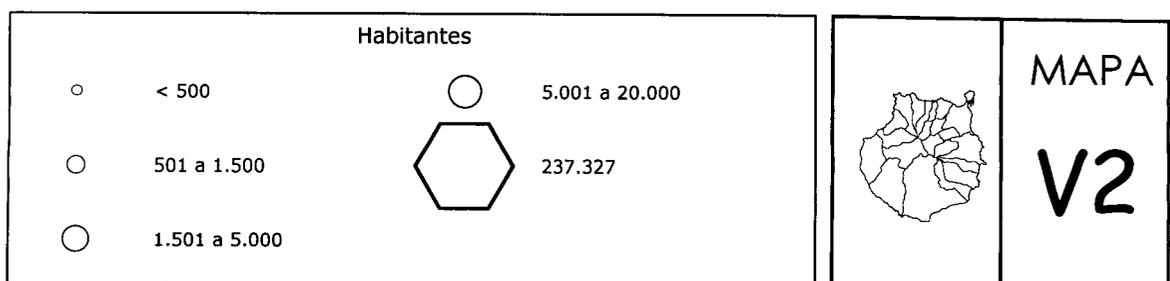
Sin contar a la capital, *Telde* y *Aruca* siguen, en esta década, siendo las únicas entidades que superan los 10.000 habitantes (13.308 y 10.689), pero mientras que *Telde* incrementa su población por encima del 10%, *Aruca* comienza una fase de estancamiento, cuando no de declive, y experimenta una evolución negativa del -8.6%.

²²⁰ Nomenclátor, 1970.

Distribucion municipal de la poblacion (1970)

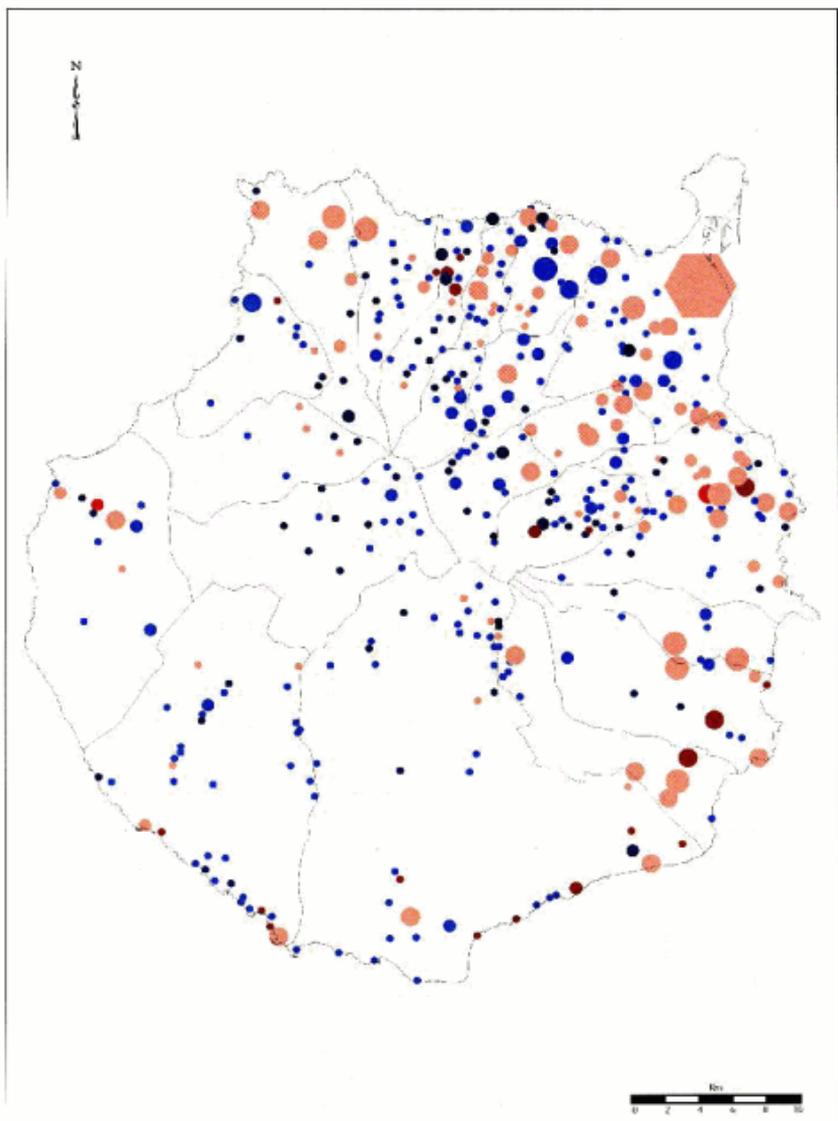


LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA

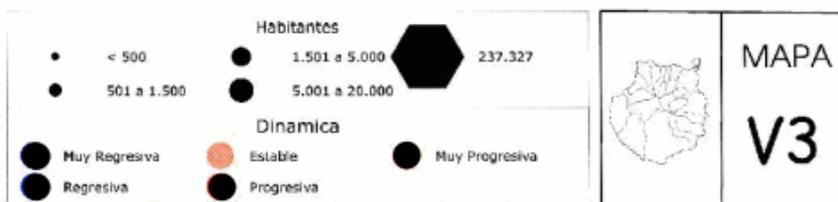


FUENTE: I.N.E., ISTAC.

Tamaño (1970) y Dinamica demografica (1960-70)



LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



El número de entidades entre los 5.000 y los 10.000 habitantes se duplica con respecto a los años sesenta; se incorporan a este grupo Tamaraceite y las nuevas ciudades del Este: Vecindario, Carrizal y Agüimes. Estas siete entidades acogen al 9.5% del total de la población insular.

El tramo de entidades entre los 1.000 a 5.000 está compuesto por 53 entidades en las que reside el 22.4% de los habitantes. El resto de las entidades (185) tienen menos de 1.000 habitantes, de las que más de una tercera parte no superan los 100 habitantes.

D. 1981: inexistencia de ciudades medias

Entre 1970 y 1981 la población grancanaria se incrementa hasta 630.937 habitantes que viven en 354 entidades. Las causas de este incremento en el número de entidades son muy parecidas a las de años anteriores. Unas, se consideran exclusivamente como tales en los Nomenclátors de 1960 y 1970, como Los Altos, La Cogolla o Las Goteras, o sólo en 1970 que ya han sido señalizadas anteriormente. Otras, por cambios en la determinación del concepto de *entidad* entre un año y otro no aparecen en 1970 pero sí en el anterior y los posteriores, Gando, El Rincón pueden servir de ejemplos. Y por último, hay un grupo considerable que comienza a considerarse como entidad desde 1981 y en los Nomenclátors posteriores, como Almácigos, El Caidero, El Cercado, Cornisa del Suroeste o Cuatro Puertas.

El índice de macrocefalia continúa como en las décadas anteriores: Las Palmas de Gran Canaria es la cabecera, con 318.282 habitantes, y le siguen tres entidades entre 10.000 y 16.000 habitantes –*Arucas, Ingenio y Telde*– que deberían tener, según el índice de la regla rango-tamaño, entre 79.570 y 159.141 habitantes; este hecho demuestra que la isla de Gran Canaria carece de ciudades de carácter intermedio y que su articulación económica ha provocado que las actividades y población se concentren en una sola entidad en detrimento del resto de entidades que no concentran el mismo potencial demográfico ni económico.

Las entidades entre 5.000 y 10.000 habitantes incrementan su número y éste

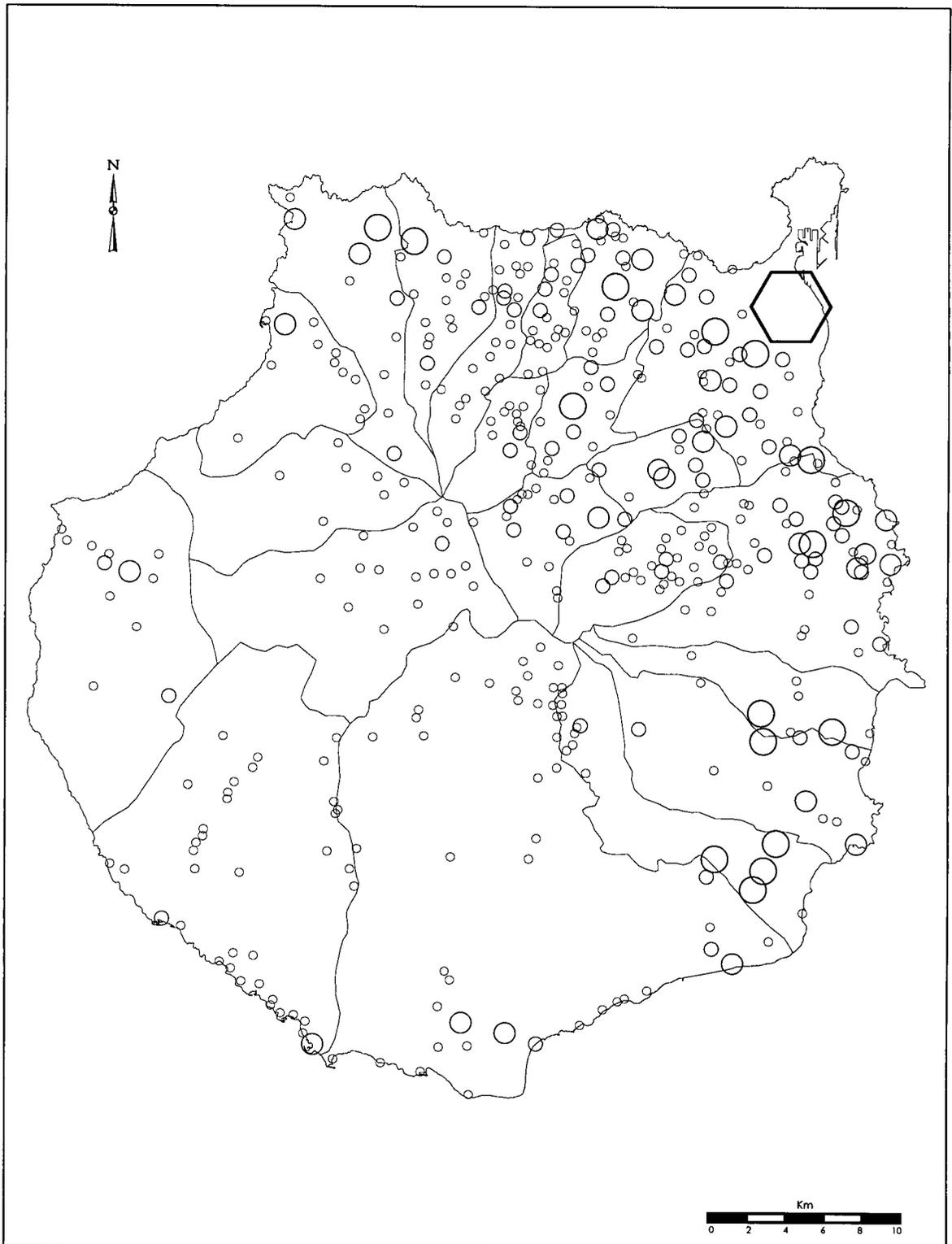
casi se duplica con respecto a la etapa anterior. Las que se incorporan a este tramo son entidades que se sitúan en la plataforma este (Jinámar, Sardina, Doctoral), salvo *Teror*, o que están en el área de influencia más próxima de la capital insular, Lomo Blanco y Las Remudas; y si antes estas entidades acogían el 9.5% de la población insular, ahora este porcentaje se eleva hasta el 14.4%

El número de entidades entre 5.000 y 1.000 habitantes permanece estable pero desciende el porcentaje de población que acogen siendo ahora de tan sólo el 16.35% de la población insular. Por efecto del engrosamiento de las entidades de mayor tamaño, el número de las que poseen menos de 1.000 habitantes se incrementa hasta 284. De estas últimas, 100 tienen menos de 100 habitantes.

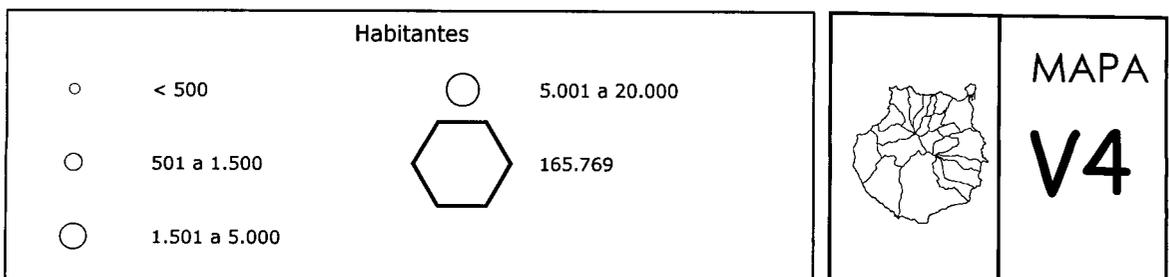
E. 1991: un abundante número de pequeñas entidades

De las 397 entidades que en 1991 constaban en el Censo de Población el 30% no sobrepasaba los cien habitantes y sólo un 21% del total sobrepasaba los mil habitantes; es decir, de las 397 entidades censadas sólo 84 sobrepasan los mil habitantes, y de éstas sólo 18 los cinco mil. Si utilizamos la Regla Rango-tamaño para la jerarquización de las entidades de población se observará fácilmente que éstas se presentan en forma de macrocefalia pura, en la que destaca por encima de las demás, como en años anteriores, la capital insular, con una población de algo más de los trescientos mil habitantes. (tabla IV.9) Le siguen en importancia el Valle de Jinámar, *Telde*, *Gáldar* e *Ingenio*, ninguna de las cuales supera los 17.000 habitantes. Aparte de las capitales municipales (*Aruca*, *Santa Ma de Guía*, *Teror* y *Agüímes*), podemos destacar en el intervalo comprendido entre los 5.000 y los 10.000 habitantes a las localidades de Cruce de Sardina, San Fernando, Carrizal, Vecindario, El Doctoral, Sardina, Las Remudas, en la plataforma este; mientras que Tamaraceite y Lomo Blanco están muy vinculados a la capital.

Distribucion municipal de la poblacion (1981)

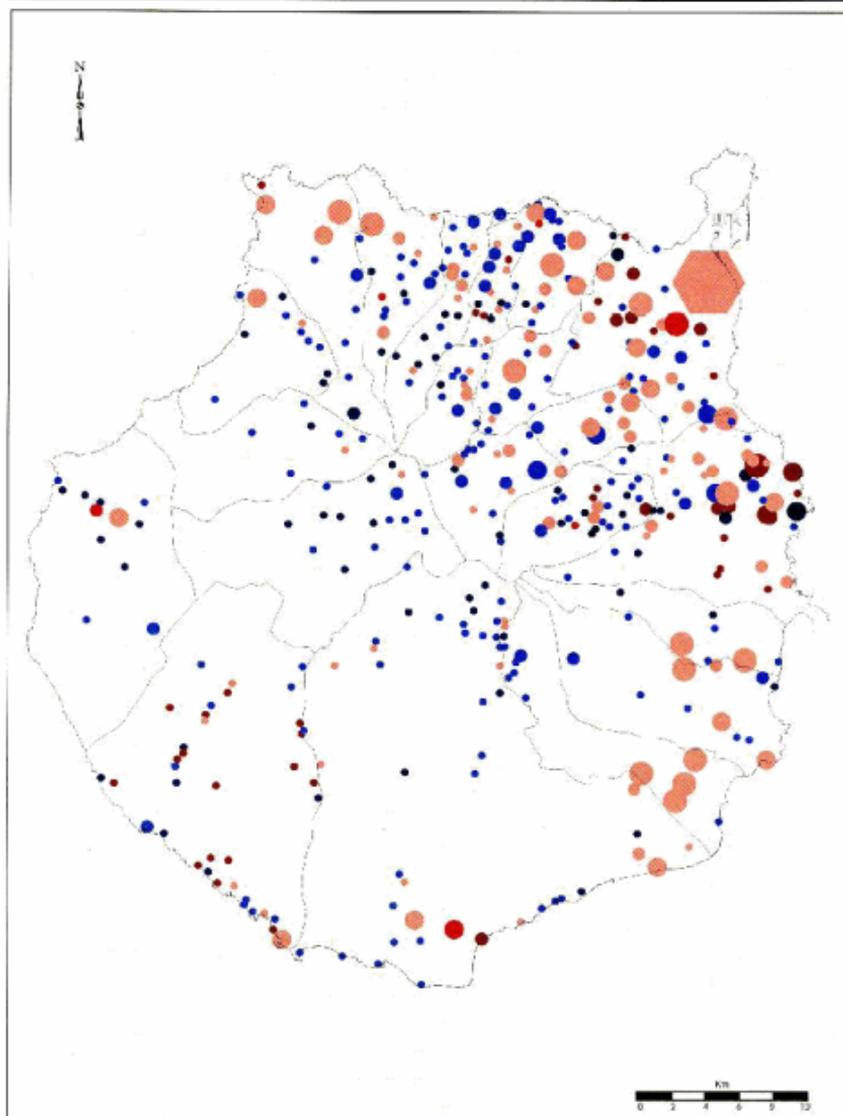


LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA

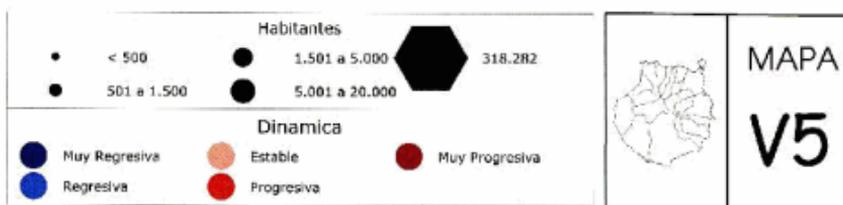


FUENTE: I.N.E., ISTAC.

Tamaño (1981) y Dinamica demografica (1970-81)



LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



El resto de las capitales municipales tienen una población inferior a los 4.000 habitantes: *San Nicolás de Tolentino* y *Agate* están rondando los 3.500 habitantes; y *Vega de San Mateo*, *Santa Brígida*, *Moya*, *Firgas* y *Valsequillo* se sitúan en el umbral de 1.000-2.500 habitantes. Por debajo de esta cifra quedan aún seis capitales municipales: *Tejeda*, *San Bartolomé de Tirajana*, *Valleseco*, *Santa Lucía de Tirajana*, *Mogán* y *Artenara*; ésta última apenas cuenta con 480 habitantes.

F. 1996: un aumento significativo de la población en núcleos intermedios

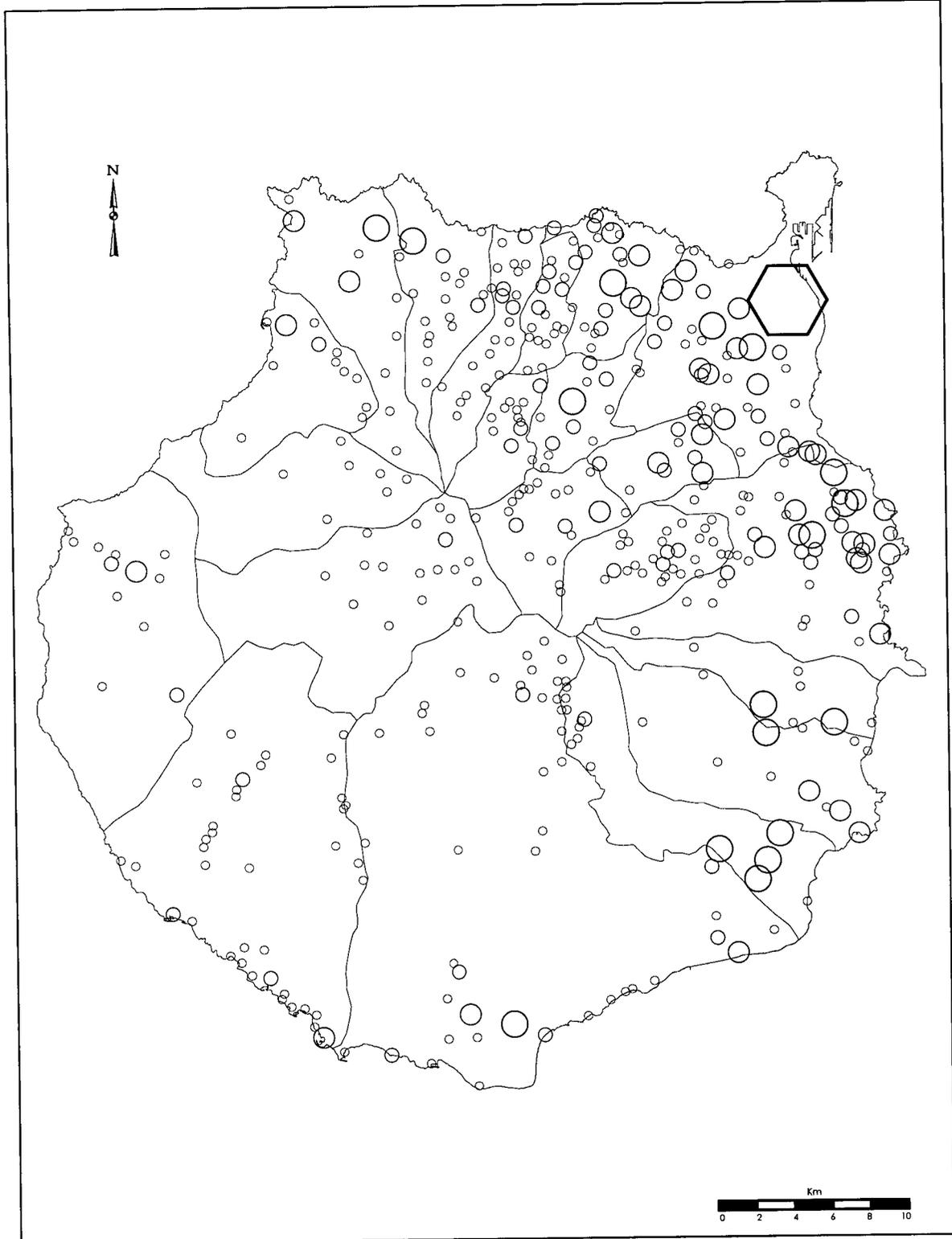
En 1996 el número de entidades sufre una disminución considerable²²¹ y en 9 de las 382 se asienta más del 58 por ciento del total de los habitantes de la isla. Estas entidades están localizadas en la vertiente este y sur, salvo *Gáldar* que está en la plataforma noroeste. La población de estas nueve aventajadas entidades oscila entre los 299.089 habitantes de *Las Palmas de Gran Canaria* y los 12.236 de *Ingenio*. Mientras que el 41.8% restante de la población se ubica en las otras 372 entidades.

El tamaño de las entidades sigue pautas similares a las de los anteriores años: una entidad que está en el lugar principal, *Las Palmas de Gran Canaria* y que posee una población desmesurada, a la que le siguen un número muy abundante de entidades con población significativamente menor.

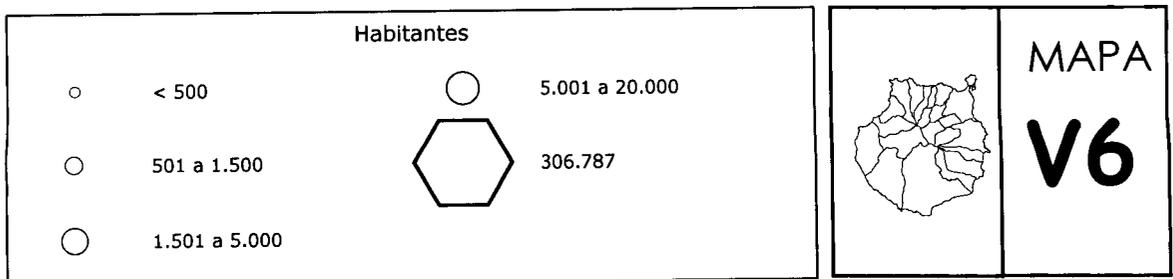
El segundo lugar lo ocupa el Valle de Jinámar con una población de 17.488 habitantes y que si siguiéramos el índice teórico de macrocefalia le corresponderían una población casi diez veces superior. Con población superior a los 12.000 habitantes están las cabeceras municipales de *Telde*, *Gáldar* e *Ingenio* y entidades que desde los años setenta se han ido consolidando como polos de atracción; unas por la influencia de la actividad turística como San Fernando de Maspalomas, y otras como barrios residenciales –aunque de diversa índole– de la capital insular como son Tamaraceite, Tafira Baja y El Cruce de Sardina.

²²¹ El salto del número de entidades corresponde a un incremento del 12.4 por ciento.

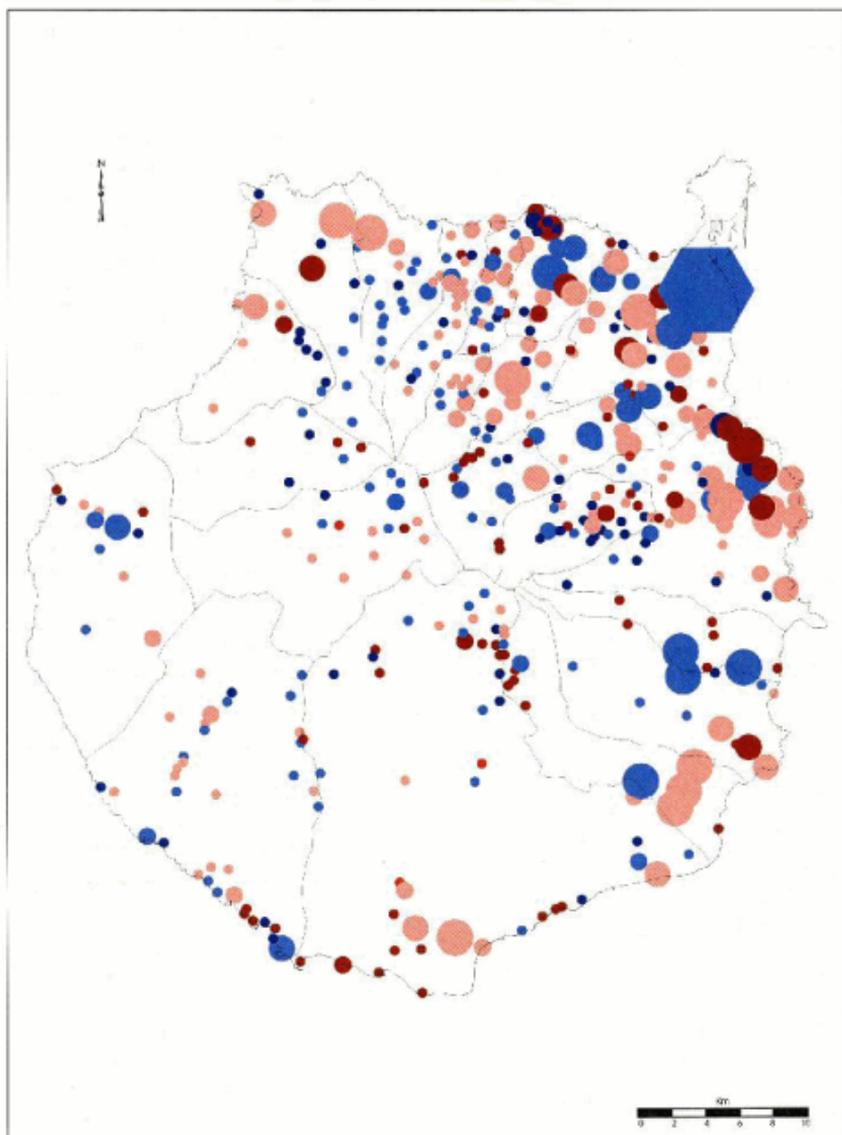
Distribucion municipal de la poblacion (1991)



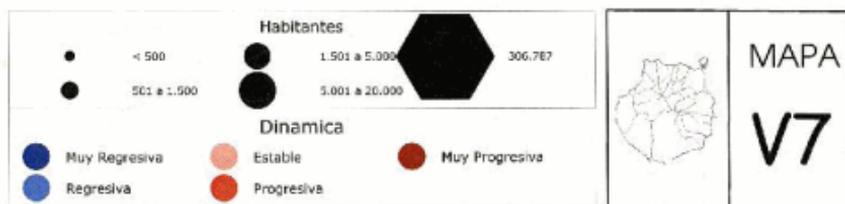
LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



Tamaño (1990) y Dinamica demografica (1980-90)



LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



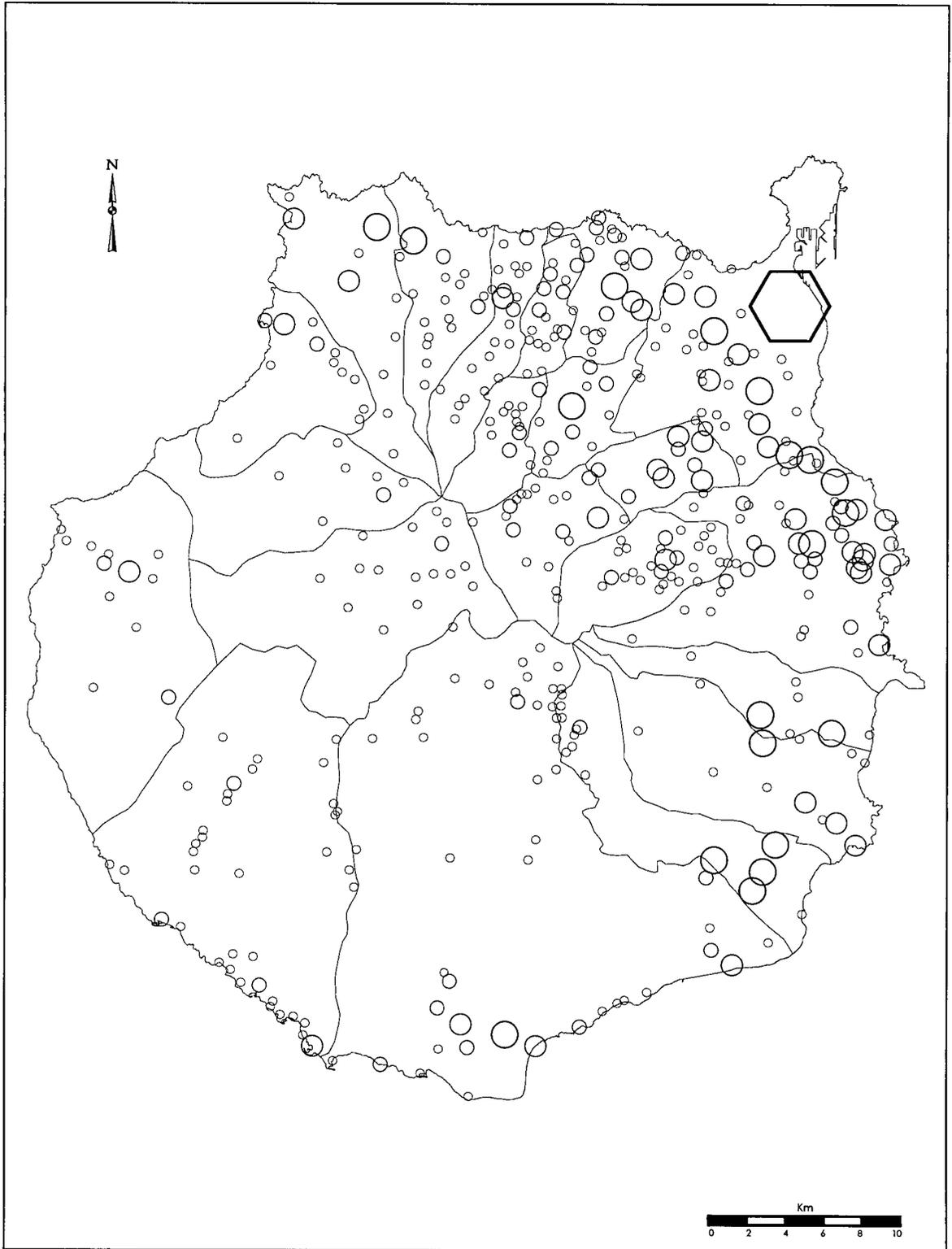
Entre 5.000 y 12.000 habitantes están las capitales municipales de los términos del norte - *Aruacas, Santa M^a. de Guía y Teror* y del este, *Agüímes*-, así como aquellas entidades que no siendo cabeceras municipales ni comarcales están ejerciendo un poder de atracción considerable en los últimos años por la concentración de actividades y servicios y que en los años siguientes se han consolidado como verdaderos centros económicos del Sur como son el Cruce de Sardina, Vecindario, Doctoral y Carrizal; además en este grupo también están Las Remudas y Marzagán, entidades ligadas al área de influencia de *Las Palmas de Gran Canaria y Telde*.

El intervalo de las entidades entre 1.000 y 5.000 lo componen 67 unidades de poblamiento entre las que se encuentran el resto de las capitales municipales salvo Tejeda y Artenara, y muchos de los barrios substanciales como son el Cruce de Arinaga, Tenoya, Santidad, Almatriche.

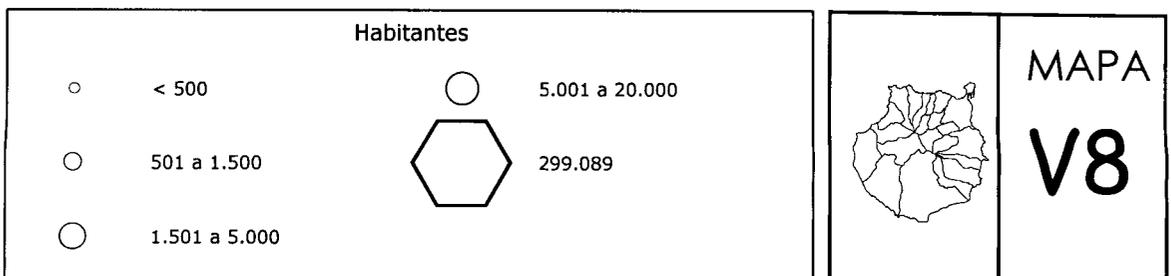
Las 288 entidades que tiene menos de 1.000 habitantes acogen a una décima parte de la población insular; de ellas 100 tienen menos de 100 habitantes.

En cuanto a la distribución geográfica del poblamiento, se aprecia que la población se localiza preferentemente en el sector costero apoyándose en las vías de comunicación. Se trata en la mayoría de los casos de núcleos de tamaño mediano o pequeño que aportan al territorio la impronta peculiar de parecer estar plagado de numerosos asentamientos individualizados pero muy próximos entre sí. La tendencia de la concentración parece obedecer a que los asentamientos próximos a *Las Palmas de Gran Canaria, Telde, Arucas*, e incluso *Santa Brígida*, es decir, los del cuadrante noreste, crecen paulatinamente, en función del poder de atracción que continúa ejerciendo la capital insular y como "efecto rebote" de la degradación ambiental y social y de carencia y carestía del suelo en la misma. Este crecimiento no se produce en los núcleos tradicionales o en los ya prácticamente consolidados, sino en torno a ellos, de tal manera que persiste la expansión de la sensación de *continuo urbano* a través del fenómeno de la edificación diseminada.

Distribucion municipal de la poblacion (1996)

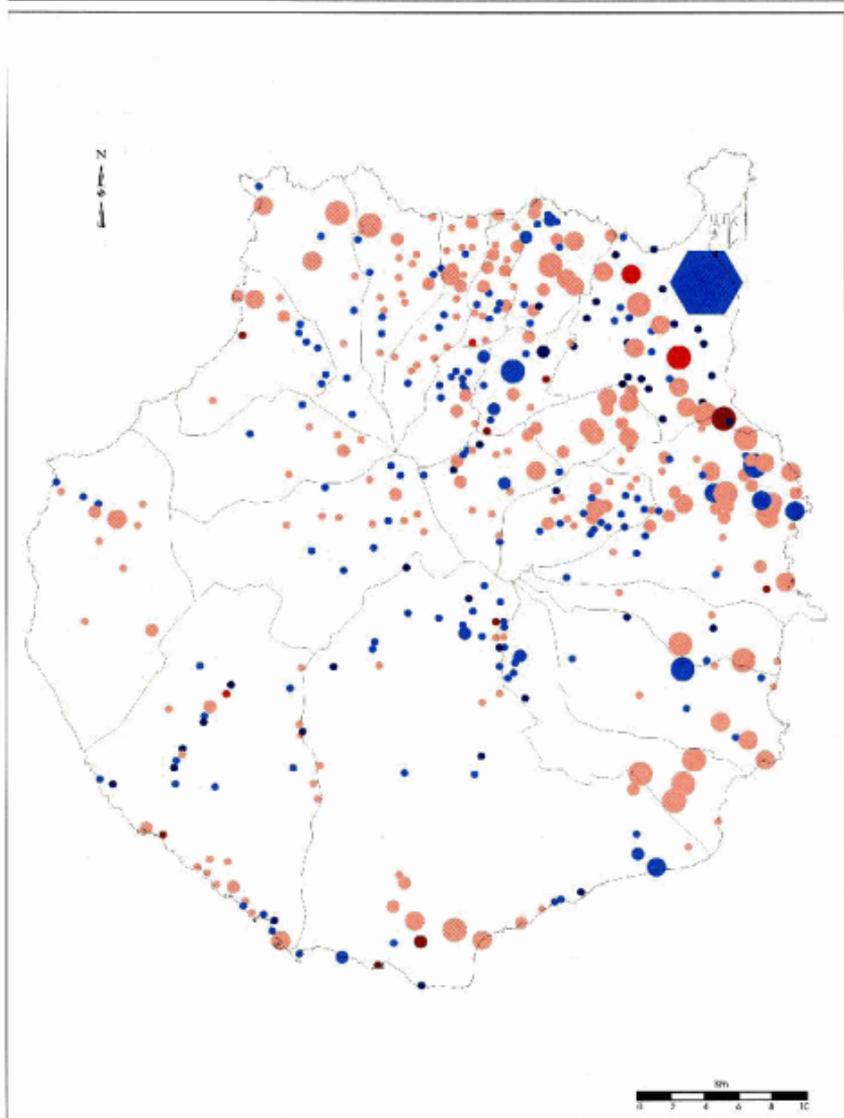


LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA

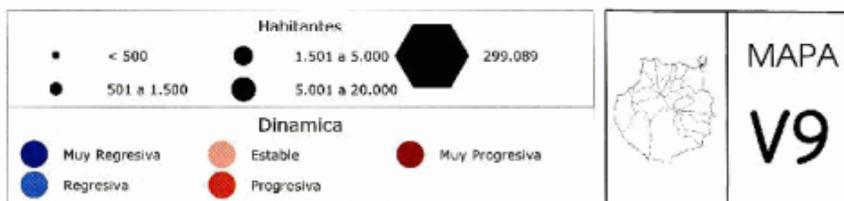


FUENTE: I.N.E., ISTAC.

Tamaño (1996) y Dinamica demografica (1991-96)



LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



En este mismo sentido se está produciendo un fenómeno nuevo y de interés. Próximas a los asentamientos más o menos grandes y dinámicos, están surgiendo las urbanizaciones de viviendas adosadas (acosadas, enlatadas), viviendas unifamiliares o edificios de una o dos plantas que ocupan una superficie considerable en el espacio. Se asientan en el límite del casco urbano, sobre terrenos que hasta no hace mucho tiempo poseían valor agrícola y que se ven ocupados más que por la población del lugar, preferentemente por la de *Las Palmas de Gran Canaria*, que no puede acceder a una vivienda en la capital por el precio de la misma; es el caso de *Santa M^a de Guía, Gáldar, Arucas*, o de forma más significativa, *Santa Brígida* o *Telde*.

A modo de conclusión

Dada la artificialidad con que fueron creados y la obsolescencia de los criterios empleados, queda claro que hoy en día los municipios no son unidades de análisis aptas o adecuadas para el análisis geográfico. Las delimitaciones administrativas se ven superadas por los problemas económicos, demográficos, viarios, de equipamiento y de infraestructuras en general, puesto que los procesos y acciones territoriales no encuentran freno en las caprichosas fronteras a veces invisibles de las distintas demarcaciones.

Gran Canaria puede considerársele como una región con red urbana modesta pero fuertemente polarizada, con una débil representación en los niveles medios de la jerarquía y una importante presencia de entidades pequeñas. El número de entidades de tamaño intermedio es muy escaso, a pesar de que en estos 36 años pasan de 2 a 8, pero lo verdaderamente interesante es la trayectoria de su población: de 23.772 a 116.202 habitantes, es decir, que la población inicial en 1960 se multiplica por 5 hasta llegar a esa cifra en 1996.

Así mismo, la polarización se repite espacialmente. Dominan las grandes entidades en la costa y en el litoral frente a un número elevado de pequeñas entidades en el interior. El grado de macrocefalia urbano dominante en el sistema insular se consolida con el importante éxodo rural, el mantenimiento de las funciones

portuarias, la revalorización de las funciones comerciales y la ampliación de las administrativas merced al ascenso de Las Palmas de Gran Canaria como capital autonómica compartida

La organización territorial de la población y del poblamiento insular debería estar centrada en la distribución más equilibrada de sus efectivos demográficos, para conseguirlo es necesario que exista una equidistribución de servicios sociosanitarios, docentes, administrativos, etc; una reubicación de actividades económicas, sobre todo aquellas relacionadas con el sector terciario y cuaternario, las que mayor poder de atracción demográfica poseen.

VI
LAS ÁREAS DE POBLAMIENTO

Los criterios de delimitación

La delimitación de las áreas de poblamiento de Gran Canaria se ha basado en la densidad edificatoria y en las condiciones topográficas de su emplazamiento. Posteriormente se puso en relación con la dinámica demográfica que las caracterizaba y con los distintos niveles de accesibilidad que mantenían con otras áreas de la isla.

La delimitación de las áreas de poblamiento ha exigido el uso de la cartografía y la fotografía aérea, tal y como se ha explicado en el capítulo metodológico. El resultado ha sido la delimitación de setenta y cuatro áreas de poblamiento que presentan formas, tamaños y estructuras muy heterogénea, por lo que se propone un sistema de clasificación atendiendo a los siguientes rasgos:

- a.- la forma
- b.- el emplazamiento
- c.- la composición y por último,
- d.- la densidad de su poblamiento y la dinámica demográfica.

A. La forma de las áreas de poblamiento

Las diversas formas que se presentan en las áreas de poblamiento se han sistematizado mediante su clasificación en lineales, globulares, poligonales e irregulares, teniendo en cuenta la forma de su perímetro (MAPA VI.1).

1. Las áreas lineales.

Son las más numerosas, tienen forma alargada, generalmente estrecha y su extensión depende del desarrollo de los núcleos que las componen y de si éstos han reptado o precipitado por las vertientes. Suelen ser hábitats rurales, deben su forma a la extensión de sus núcleos siguiendo una red viaria, a lo largo de las divisorias, las lomadas, o a que se han desarrollado siguiendo el fondo de los valles, de tal forma que la topografía se ha convertido en "*un principio director del poblamiento ordenando la dispersión del hábitat rural*"²²². De ahí que se establezcan varios

²²² PÉREZ, R. (1985): *Op. cit.*, pág. 133.

subtipos:

a. las áreas que extienden su superficie apoyándose en un elemento morfológico y en el sistema viario; algunos ejemplos pueden ser el Valle de Agaete, Tenoya, que lo hace sobre el Lomo de San Pedro y el ramal del C-813; o Mogán que se extiende por el Barranco homónimo y la carretera comarcal C-810, a modo de un poblamiento tipo *Strassendorf*²²³.



Fotos VI.1. Vista aérea de Mogán (1 y 2) y Tenoya

b. las áreas que se extienden siguiendo la costa, en las que el viario juega un doble papel, porque al tiempo que limita su desarrollo, actúa como barrera que impide el "salto" al otro lado de la carretera y también regula su extensión; el poblamiento se alarga entre el litoral y la carretera. Ejemplos de este tipo son Tinoca, San Felipe y San Andrés en el norte y Melanara y La Garita en el este.

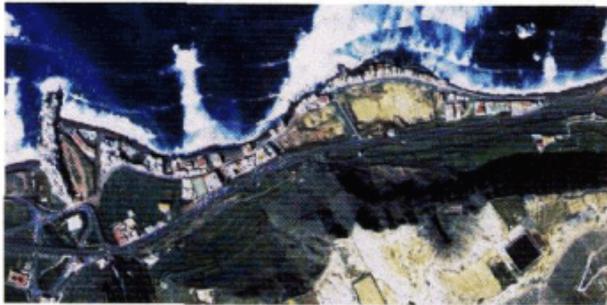


Foto VI.2. Vista aérea de El Roque y El Pagador. Ortofoto 1:5.000, 1998.

²²³ DERRUJAU, M. (1973): *Tratado de Geografía Humana*. Editorial Vicens Vives, Barcelona. Pág. 403.

2. Las áreas globulares

Son unidades de reducido tamaño²²⁴ que no suelen sobrepasar un km² de



Foto VI.3. Un ejemplo de poblamiento globular:
Aldea Blanca

superficie, de poblamiento agrupado o concentrado²²⁵, situadas preferentemente por debajo de los 400 m. de altitud, aisladas, compuestas casi exclusivamente por un solo núcleo y con forma más o menos circular. Se desarrollan en zonas llanas, en la plataforma costera, o en pasos y degolladas.

Los ejemplos teniendo en cuenta el tamaño son variados. La mayor es la del Puerto de Mogán 0,72 km², y el tamaño reducido se lo disputan El Goro y El

Burrero con 0,17 y 0,13 km² respectivamente. Algunos ejemplos de este tipo, además de los anteriores son: Las Nieves, Juncalillo, Aldea Blanca, Ojos de Garza, Los Giles, Montaña la Data o Castillo del Romeral, aunque se encuentra muchos más repartidos por toda la isla.

3. Las áreas poligonales

Las distintas unidades de esta tipología presentan un origen diverso. En muchos casos puede estar en el anastomosamiento de varias áreas globulares que, a medida que crecen se van aproximando, como así parece ser en las de Tenteniguada, Valsequillo o Ingenio; o en otras puede ser resultado de la extensión y ramificación de áreas que anteriormente fueron lineales en las que su crecimiento se desliza por las vertientes o se extiende sobre el viario secundario, de todas maneras dispar, que les confiere esta forma como la del Valle de La Aldea.

a. En esta clasificación las áreas que adquieren formas **triangulares** lo deben a la profusión de caminos agrícolas que han permitido la evolución de un

²²⁴ Este tipo de áreas se asemejan a la denominación propuesta por M. DERRUAU, *Heufendorf*, pueblo amontonado, siguiendo la terminología germana, aunque el origen fortificado de los mismos no procede en este caso.

²²⁵ Aunque bien es cierto que tal como expone PÉREZ, R., 1985, en el Archipiélago es difícil encontrar el poblamiento concentrado puro, en este caso nos referimos a que el área tiene un hábitat más o menos concentrado, denso.

poblamiento inicialmente laxo y disperso, hacia otro agrupado y organizado²²⁶. Este proceso es posible por los condicionantes agrícolas preexistentes, el crecimiento demográfico y el aumento de la densidad del hábitat. Formalmente los ejemplos más significativos son las áreas de Las Lagunetas y Vecindario.



Foto VI.4. Vista aérea de poblamiento triangular: Vecindario y Maspalomas

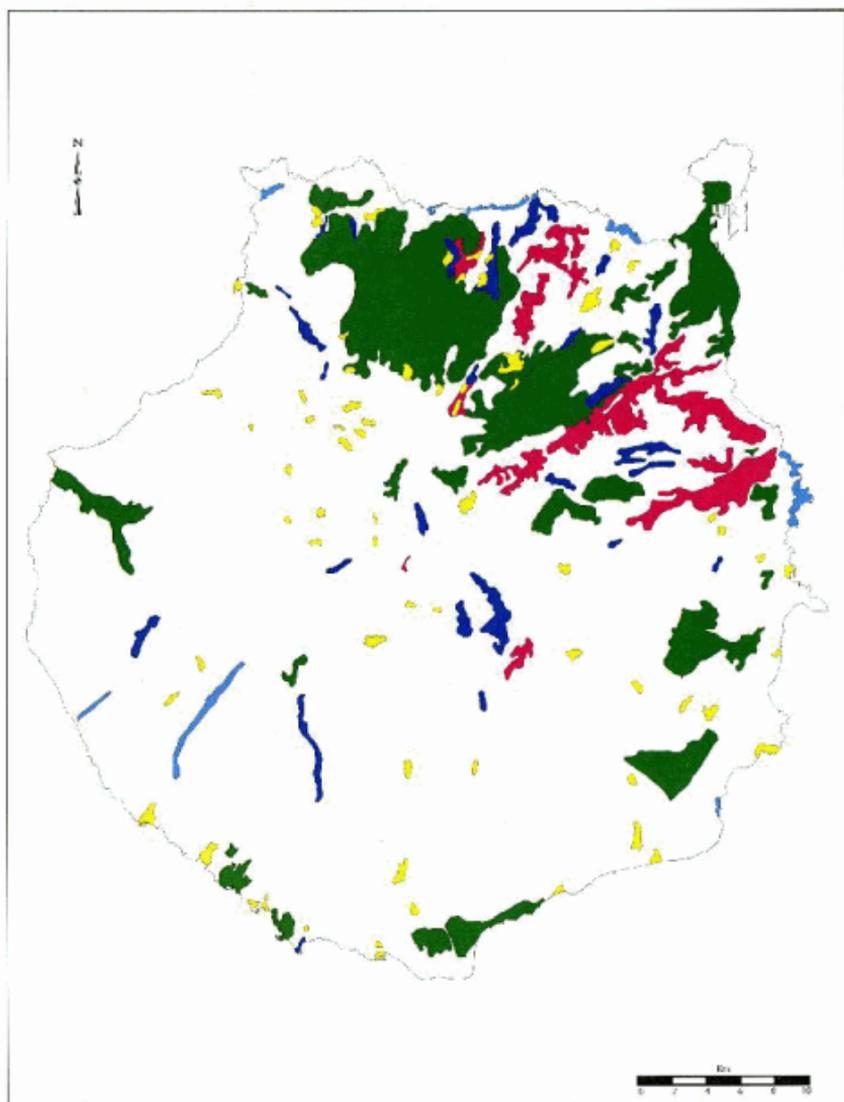
4. Las áreas de formas irregulares

Se caracterizan por ser áreas de mediano y gran tamaño, extendiéndose por una amplia superficie del territorio. Están compuestas por numerosas entidades y discurren en torno a una malla de caminos formando un poblamiento agrupado en disposición laxa. Están situadas preferentemente en las vertientes de barlovento, en torno a las vegas agrícolas y los núcleos de hábitat tradicionales, donde es frecuente encontrar una gran profusión de pequeñas entidades y caseríos dispersos que se asocian a la compartimentación y atomización parcelaria de las tierras cultivadas. Son, por tanto, áreas en las que el poblamiento podría clasificarse como *disperso intercalar* (DEMANGEON, 1942) y se define por un amplio conjunto de asentamientos rurales, que si bien registraban mayor población con anterioridad al cambio económico, desde entonces presentan un considerable crecimiento edificatorio asociado a la segunda residencia. Estos hechos han desdibujado la fisonomía tradicional de los hábitat mostrando expresivos ejemplos de inadaptación a las condiciones naturales²²⁷.

²²⁶ PÉREZ, Op.cit., pág. 132.

²²⁷ *Ibidem*, pág. 142.

Forma de las áreas de poblamiento



LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA





Foto V.L.S. Moya

B. El emplazamiento de las áreas de poblamiento

Este es el segundo criterio elegido para poder clasificar las áreas de poblamiento. Se considera que el medio topográfico en que se ubican interviene directamente en su morfología puesto que el poblamiento se adapta al medio, y a pesar de los avances en materia edificatoria es un factor que condiciona sus potencialidades de crecimiento. En este sentido, se ha distinguido una serie de formas topográficas que caracteriza los emplazamientos de las distintas unidades:

1. Terraza

Se utiliza este término en los casos en que el poblamiento se ha distribuido por la plataforma costera del este o por las *islas bajas* del norte, sobre terrenos de escasa o pendiente inapreciable, en los que los caseríos forman un continuo urbano. Son ejemplos de caseríos de El Puertillo, Bañaderos, Quintanilla, San Andrés, El Altillo, El Pagador, El Roque y San Felipe, que se forman en los municipios de Arucas,

Moya y Guía.



Foto VI.6 Vista aérea de San Andrés. Ortofoto 1:5.000, 1998

2. Valle

Se consideran en este grupo a las unidades en las que el poblamiento se distribuye por lechos amplios de barrancos o sobre depósitos aluviales de notable importancia agrícola (Vegas). Con la pérdida del valor agrícola del suelo estas vegas se han ido salpicando de viviendas unifamiliares en torno a los antiguos caminos o de urbanizaciones de adosados en busca de una mayor rentabilidad del suelo, de tal manera que se ha incrementado considerablemente el perímetro del poblamiento original.

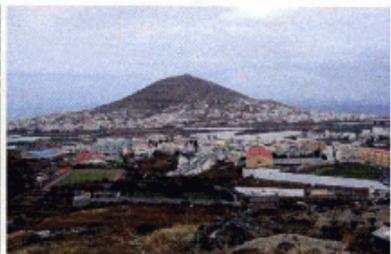
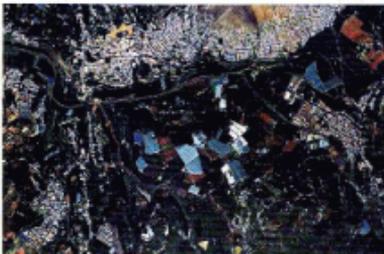


Foto VI.7. Poblamiento que ha ocupado el valle: Gáldar

3. Lomos

En este caso, el poblamiento se localiza sobre interfluvios de barrancos, principalmente en el norte de la isla, de morfología convexa y de pendiente media. El eje director de estos asentamientos suele ser un elemento viario que articula el poblamiento y que cuando se colmatan las superficies más próximas al viario se precipitan por las vertientes



Foto VI.8. Poblamiento en lomo: Visvique

4. Rampas

Se reserva esta terminología para el poblamiento que se sitúa sobre interfluvios aplanados, de amplia superficie y pendiente continua y constante.



Foto VI.9. Barrios periféricos de Las Palmas de Gran Canaria (C.Moreno)

5. Vertientes

Por último, esta forma se aplica al poblamiento localizado en laderas de barrancos con pendiente significativa. En un caso el poblamiento se ha asentado en las vertientes dejando la tierra fértil para su uso, de ahí que el hábitat trepe por las laderas ocupando suelos menos aptos para el cultivo; y en otros, está asociado a la máxima ocupación del suelo, por ejemplo en asentamientos turísticos, siendo Puerto Rico un caso significativo.

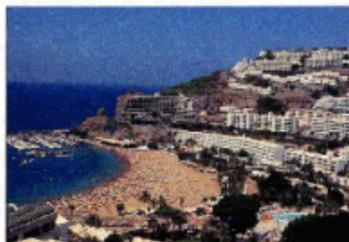
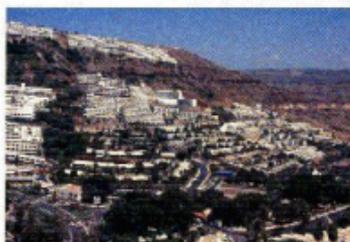


Foto VI.10. Las dos vertientes de Puerto Rico, 1995.



Foto VI.11. Vista aérea Puerto Rico, diciembre 2002. Autor: C. Moreno

C. La composición de las áreas

Un tercer criterio utilizado para la delimitación de las áreas de poblamiento es la **composición** interna de las mismas que permite apreciar diferentes tipologías en cuanto al agrupamiento de las entidades.

1. Las unidades mononucleares.

Son aquellas áreas que están situadas en sectores con una densidad de población relativamente baja y en los que la fragmentación del relieve hace de elemento estructurante del territorio, provocando la atomización del poblamiento. Este tipo de áreas es propio de las zonas del interior, con fuertes pendientes y desniveles y en las que la red de barrancos se convierte en el elemento disgregador de la población. Están compuestas por una única entidad, generalmente de pequeño tamaño. Son áreas aisladas y en sus orígenes están asociadas con el cultivo de las tierras de su entorno.



Foto VI.12. Los Giles

2. Las unidades polinucleares.

Este tipo de áreas se localiza en aquellos sectores donde la densidad de población es alta, normalmente asociadas a la red viaria y en las que el relieve es menos abrupto o donde éste no es impedimento para el hábitat. Las áreas están compuestas por un cierto número de entidades que se han ido uniendo y agrupando formando un hábitat que oscila desde el disperso continuo, laxo, hasta el agrupamiento más denso formando, en ocasiones, auténticos continuos urbanos. Esta es la tipología más abundante en la isla.



Foto V.1. Poblamiento de la Vega de Arucas

D. Tipología según la densidad de poblamiento y la dinámica demográfica

Un último criterio para la clasificación de las áreas de poblamiento se basa en la **densidad** de su hábitat y en la **dinámica demográfica** de su población. El criterio de número de habitantes/km² es adecuado cuando la cifra de habitantes se ajusta a entidades o municipios, pero como ya se ha explicado anteriormente, las áreas de poblamiento desbordan los límites administrativos; así la población de una entidad puede estar repartida entre dos áreas. Las fuentes oficiales no permiten desagregar los datos hasta llegar al nivel del callejero, que permitiría la desagregación de sus habitantes; por ello, cuando se hace referencia a la *densidad*, está más próxima a las clasificaciones en cuanto el agrupamiento de sus viviendas propuestas por DEMANGEON, GEORGE O DERRUJAU, que a las del propio índice. (MAPA VI.2)

En el territorio insular existen numerosos ejemplos que reflejan el grado de densidad, o mejor, el grado dispersión o concentración del poblamiento. Estos criterios han permitido realizar la delimitación de las áreas y formular una tipología basada en a su estructura interna; de la misma forma que anteriormente se realizó teniendo en cuenta su estructura externa. Además este criterio se ha combinado con el de la dinámica demográfica.

Las variaciones en la densidad del hábitat que se dan en el espacio insular y que, sin duda, caracterizan la estructura de las áreas de poblamiento, han sido

básicas para su delimitación, por lo que se hace indispensable referirse a los distintos niveles de densidad del poblamiento analizado.

1. Poblamiento concentrado

Las áreas clasificadas bajo esta denominación se caracterizan por tener un *hábitat*²²⁸ concentrado preferentemente en núcleos de carácter urbano, en los que las edificaciones ocupan profusamente la práctica totalidad del parcelario. Su trama está colmatada y se desarrollan sobre una gran superficie del territorio, casi sin tener en cuenta las condiciones topográficas, y en las que la densidad de su hábitat es muy elevado. Recorren indistintamente plataformas costeras, rampas, islas bajas y lomos, desarrollándose hacia los terrenos de menor pendiente contribuyendo así a su mejor accesibilidad.

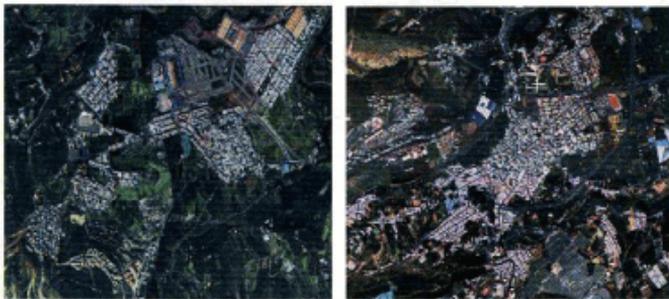


Foto VI.14. Poblamiento concentrado: Tamaraceite y Telde

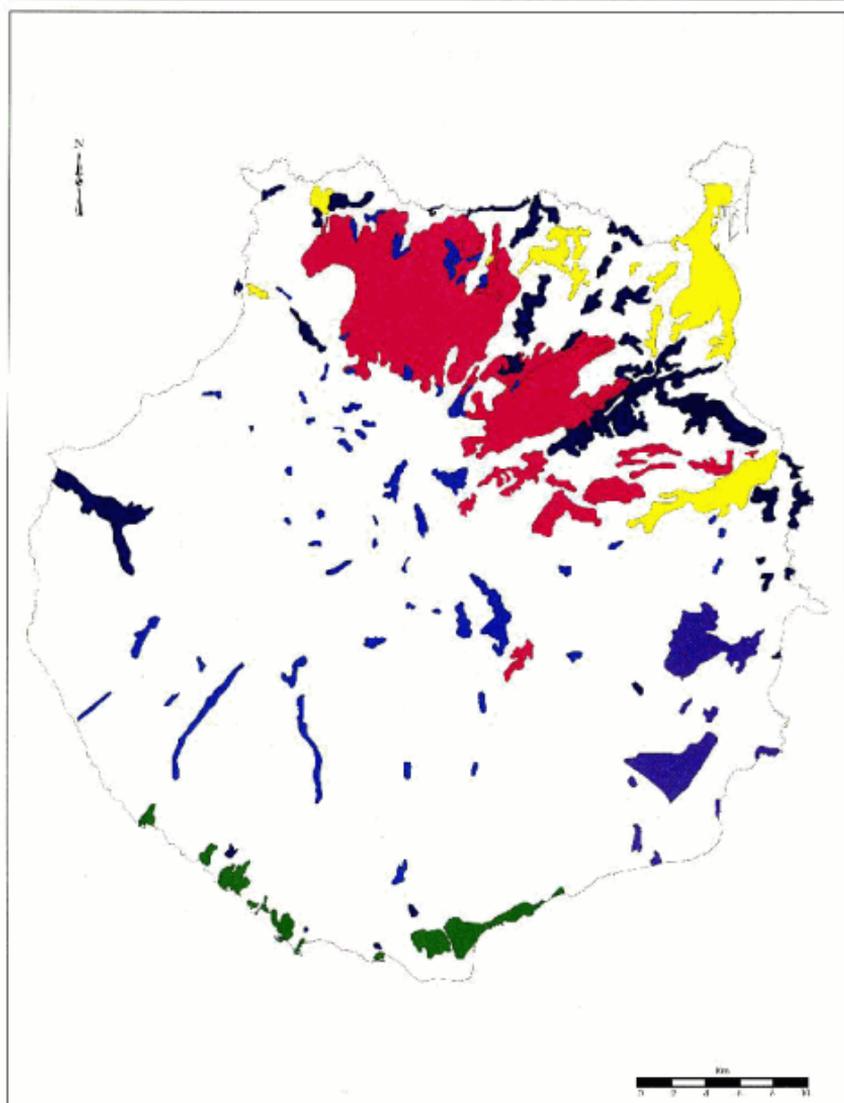
El ejemplo más significativo lo constituye el área de Las Palmas de Gran Canaria, en el cuadrante noreste insular, de gran accesibilidad. Forma, junto con Telde, Arucas y Santa Brígida, el área metropolitana de Gran Canaria. Es una zona densamente urbanizada en la que sobresale, por su extensión superficial y su importancia demográfica, la capital. Alrededor de ella pivotan otros espacios urbanos de menor tamaño con los que mantiene una estrecha relación y los que en un futuro no tan lejano podría formar un gran continuo urbano. San Lorenzo, Tamaraceite, Los

²²⁸ En palabras de Max Demus, 1971, "Para el geógrafo, el hábitat no es sinónimo de habitación... Significa porción del espacio habitado, ocupado por casa y sus dependencias." Pág. 383.

Giles, Tenoya son esos centros de menor tamaño y que permiten conectar el área metropolitana con la densamente poblada Vega de Arucas, al norte; Almatriche La Calzada y La Angostura, por el centro, contribuyen a alargar el perímetro del área de Las Palmas de Gran Canaria hacia la de Santa Brígida.

Este es un área de dinámica demográfica estable, cuando no progresiva, característica que es común también a esas pequeñas áreas que, así mismo, pueden considerarse dentro de esta tipología. Y es así, porque, cada vez más, estos pequeños espacios acogen a nuevas urbanizaciones que dan residencia a la población capitalina que ante el incremento de los precios del suelo y la construcción, no pueden adquirir una vivienda en la capital.

Concentración de las áreas de poblamiento



LA ORGANIZACION TERRITORIAL DE GRAN CANARIA



Otro ejemplo es el del área de Telde, que como la anterior, tiene a su alrededor núcleos satélites, que le permitirán ampliar su perímetro y con los que parece querer formar un área metropolitana secundaria, en su desarrollo hacia el interior, sustentándose en el Barranco de Tenteniguada. Hacia el norte tiende a unirse con las áreas de Santa Brígida y Las Palmas de Gran Canaria, mediante otro conjunto de áreas, más pequeñas, de su influencia: Marzagán, Polígono de Jinámar, Las Remudas y Caserones. La concentración de la población es más acusada en el área de Telde que en las satélites, de carácter más disperso, intercalar y aglomerado. Y su accesibilidad es muy alta al estar situada en la plataforma costera del este por donde transcurre una de las tramas viarias más completas del territorio insular.

Este tipo de áreas de poblamiento concentrado incluye además de las ya mencionadas, que son las más significativas por su extensión y desarrollo, otro conjunto de áreas, de menor dimensión e igualmente representativas con el que es posible establecer subagrupaciones.

a. Poblamiento concentrado propio de las cabeceras municipales y comarcales de la fachada de barlovento. Gáldar, Moya, Teror o Vega de San Mateo, son buenos ejemplos de esta tipología. Están localizadas en sectores de alta a media accesibilidad, y son deudoras de un poblamiento tradicional, reforzado por su papel dinamizante en el ámbito comarcal; papel que algunas de ellas tienden a revitalizar como cabeceras de ámbitos comarcales o subcomarcales locales con mayor o menor fortuna.

b. Poblamiento concentrado propio de las conurbaciones del sureste insular: Ingenio-Carrizal y Sardina-Vecindario-Doctoral son áreas de amplia extensión superficial localizadas en un espacio de accesibilidad alta. Su dinámica demográfica es progresiva y en estas áreas domina de las entidades no sólo por las dimensiones de su espacio urbano, sino también por su volumen demográfico.

c. Poblamiento concentrado de las urbanizaciones turísticas. Son áreas de tipología edificatoria muy diferente a las anteriores y con funciones urbanas propias de los espacios turísticos. Ejemplo de este tipo es Maspalomas-Playa del Inglés-San Agustín, modelos urbanísticos que tienden a repetirse hacia el oeste, (Arguineguín, Puerto Rico, Mogán).

d. Poblamiento concentrado de las áreas mononucleares del interior. Este tipo de concentración se debe a la fragmentación del terrazgo y aparece sobre todo en las vertientes de los barrancos en la amplitud de cuyas vertientes se resuelve el paisaje de este sector de baja o muy baja accesibilidad. Algunas de estas unidades presentan una dinámica demográfica regresiva desde hace tres décadas, característica del proceso de envejecimiento que en ocasiones se manifiesta en despoblados. Otras de estas áreas, sin embargo, presentan una dinámica progresiva, apoyada en el creciente aumento de la segunda residencia y de la aparición de usos no agrícolas en espacios rurales; parte de su población, aunque figura como residente en estos pagos, sólo reside en los fines de semana y en los períodos vacacionales, y proviene de otras áreas urbanas, en especial de la capital insular. Carrizal, Juncalillo, Acusa o La Plata son ejemplos de esta tipología.

2. Poblamiento aglomerado o semiconcentrado.

Entre el poblamiento concentrado, referido en las líneas precedentes y el disperso, aparece un tipo de poblamiento de carácter intermedio, el aglomerado²²⁹, que es un tipo de hábitat "que deja de ser amontonado" pero cuyas edificaciones y viviendas están muy próximas, nunca a más de 50 m. de distancia. Son áreas de hábitat continuo, y que registran densidades edificatorias entre el disperso y el concentrado. Compuestas por un número considerable de entidades hacen que se perciba en el territorio una *nebulosa* de edificaciones y viviendas. En esta tipología se incluyen las áreas de hábitat menos concentrado, con menor densidad edificatoria que los espacios de poblamiento consolidado. Son siempre unidades polinucleares que agrupan a un conjunto de caseríos y entidades que no muestran una estructura urbana definida, pero que definen un continuo edificatorio enlazado.

La dinámica demográfica dominante en estas unidades tiende a la estabilidad, a excepción de ciertas áreas localizadas en la periferia meridional de la cumbre insular (Santa Lucía de Tirajana, Cercados de Araña, Cazadores o La Breña) con una clara dinámica regresiva, porque su población ha sucumbido paulatinamente a la creciente atracción que ejercen otras áreas más dinámicas como Telde, las

²²⁹ DERRUAU, M. (1971): *Op.cit.* pág 403.

conurbaciones del sureste o las urbanizaciones turísticas y áreas-dormitorios del sur de la isla (El Tablero o San Fernando de Maspalomas).

Este tipo de áreas se distribuye por todo el territorio insular, pero la diferencia entre ellas reside, las más de las veces, en el distinto nivel de accesibilidad. De ahí que se puedan establecer algunos subtipos teniendo en cuenta su localización geográfica y su accesibilidad²³⁰:

a. Áreas en las que predomina un poblamiento tradicional, en las *medianías del barlovento insular*. Son áreas de gran tamaño, macrounidades de poblamiento podría decirse, en las que la densidad del hábitat no es muy alta, pero en cambio predomina la profusión de viviendas. Dos de ellas definen significativamente este subgrupo; son las denominadas Medianías del Noroeste y Medianías del Noreste en las que una malla de carreteras secundarias determina una accesibilidad baja o muy baja, y en las que el paisaje agrario se caracteriza por la dispersión del hábitat asociada a un parcelario compartimentado y atomizado. Son, por tanto, áreas en las que el poblamiento se resuelve en un conjunto de asentamientos rurales, respecto a la etapa anterior a la expansión turística de los años 60, que han perdido población; el aumento de la edificación en ellos está asociado a la segunda residencia de los habitantes de asentamientos urbanas, que buscan espacios más deshabitados y apacibles en los que ejercer la agricultura de fin de semana. Este fenómeno desdibuja la fisonomía tradicional de estos asentamientos por el traslado de la tipología edificatoria propia de los asentamientos urbanos configurando así un proceso de rururbanización.

²³⁰ El término accesibilidad se asocia a la relación existente entre la distancia real por carretera (accesibilidad real) y la distancia en línea recta (accesibilidad ideal), entendiéndose que esta relación multiplicada por 100 se denomina índice de rodeo, pero para su entendimiento resulta más favorable la utilización de accesibilidad.



Foto VI.15. Un ejemplo de poblamiento de medianías del barlovento: Valleseco

b. Áreas que se localizan en el *entorno de los núcleos o áreas urbanas consolidadas*, y se configuran y generan pequeños espacios funcionales de carácter periurbano. Con frecuencia, esta tipología presenta un poblamiento semiconcentrado, en las que lo común es encontrar zonas de hábitat laxo junto a otras de hábitat más concentrado. Los ejemplos más relevantes pueden encontrarse en el área metropolitana de la capital insular que está compuesta, por un lado, por un gran espacio de poblamiento concentrado y de una alta accesibilidad que corresponde a Las Palmas de Gran Canaria y, de otro, por un conjunto de pequeñas áreas de esta tipología que caracterizan al resto del área y, que en cualquier caso, configuran por extensión, el dibujo de un paisaje fuertemente antropizado típico de la mitad septentrional de la Isla.

c. Por último, en el oeste de la isla existe una amplia unidad, la de *La Aldea*, localizada en el amplio cauce del barranco homónimo, pero que se ha extendido hacia sus vertientes porque éstas definen el contexto topográfico particular en la que se localiza. La marginalidad de esta zona, en cuanto a accesibilidad y conectividad con el resto de la Isla, ha hecho evolucionar su poblamiento al amparo de las inmejorables condiciones climáticas a pesar de las cuales se ha ampliado un espacio agrícola estacional, basado en la producción de tomate. Así, se ha ido estructurando un área muy definida de poblamiento que tiene por centro a de San Nicolás de Tolentino y la propia red de irrigación de las explotaciones, influido recientemente por el sistema viario que genera un crecimiento urbano que pivota en sus márgenes hasta determinar un paisaje en forma de brazos de estrella de mar.

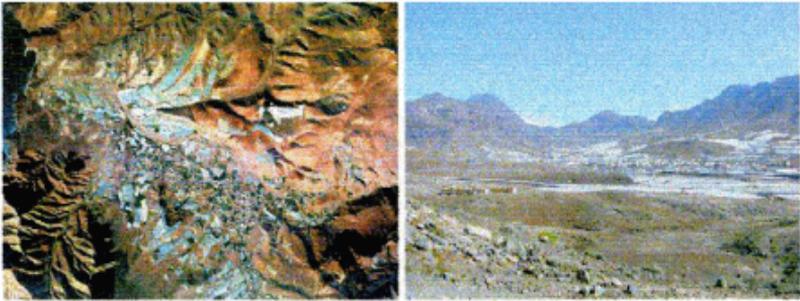


Foto VI.11. La Aldea

3. Poblamiento disperso

Las áreas en donde las edificaciones aparecen separadas entre si por más de 100m. son las que se han definido como áreas de poblamiento disperso; concurren además en ellas otra serie de características: se componen de un número reducido de entidades, ligadas entre si a través de un entramado viario de segunda categoría. Son áreas alejadas de cualquier otra y normalmente se localizan en torno al terrazgo cultivado. Fataga, Artenara o Juncalillo son ejemplos de esta tipología.



Fotos VI.12: Ejemplos de poblamiento disperso

BLOQUE III

LA RED VIARIA Y

LA MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN

VII
LA RED VIARIA

Elementos de la articulación del territorio, las redes de transporte expresan en cada momento de su evolución la importancia concedida a las distintas formas de la actividad económica y revelan las prioridades en la explotación de los recursos. En especial, el trazado de los grandes ejes traducen en el paisaje la dirección y el carácter de los flujos.

El aislamiento que introducen los relieves especialmente en la parte de atrás de la isla, la naturaleza de roquedo y el sistema hidrológico constituido por una red radial de barrancos profundos son un poderoso freno a la construcción de carreteras. A pesar de ello la red es relativamente densa y buena parte de ella moderna, en especial, la más transitada la GC-1 que une el aeropuerto, el arco turístico con la capital relevando a la red del siglo XIX al modificarse ésta por nuevos itinerarios de interés económico. La densidad de la red es proporcional a la densidad del poblamiento.

Factores económicos y de orden natural son algunos de los que condicionan la organización del territorio insular. La combinación, por un lado, de un relieve caracterizado, en general, por pronunciadas pendientes y una densa red de barrancos, que corresponde a las formas topográficas de un macizo volcánico antiguo y, por otro, la incapacidad técnica que se mantuvo en la isla hasta fechas relativamente recientes, tuvieron como resultado un sistema de comunicaciones en el que los caminos se convierten, en su mayoría, en las carreteras que hoy recorren la isla; las de la costa, anularmente, mientras que las que discurren hacia el interior y las que comunican ambas fachadas, sin penetrar en la capital, recorren el territorio

principalmente por sus interfluvios, pero éstas a pesar de que no son inferiores en número sí lo son en la calidad del firme y en la optimización del trazado en virtud de las manifiestas dificultades que impone el relieve.

Si se acepta que la organización espacial está modelada en un pasado histórico, los últimos cambios socioeconómicos, la apuesta por un turismo de masas, la pérdida de valores agrícolas y ganaderos, entre otros, servirán para comprobar que éstos han condicionado el actual trazado de la infraestructura viaria. Sobre los caminos del norte se trazan carreteras para atender a la producción de las vegas del noroeste y del norte en las que basaba la isla su potencial agrícola, de modo que resultaba necesario el enlace por tierra entre la tradicional salida natural al exterior, el Puerto de La Luz y las áreas agrícolas de mayor producción. Las modificaciones que a partir de los años sesenta del siglo XX dieron lugar a una intensa redistribución del poblamiento obligaron, años más tarde, a que el proceso de mejora de la precaria red de carreteras construidas a partir de la segunda mitad del siglo XIX se realizara en las comarcas del este y del sur, reforzando la disposición anular de la red; decisión que relegó hasta mucho después, las mejoras en las comunicaciones entre las vertientes Norte y Sur de la isla.

De igual modo, las inversiones en infraestructuras viarias y de transportes han sido un factor decisivo en la localización de actividades industriales, comerciales y de servicios al favorecer su asentamiento en algunas áreas y la circulación de bienes, de servicios y de capitales hacia ellas, en detrimento de otras. Así, no es de extrañar que el corredor oriental fije en su territorio a los espacios industriales más relevantes de la isla como Arinaga, El Goro, Salinetas, más un conjunto de empresas de distribución, servicios, comerciales, etc. que no están en estos espacios industriales pero cuya localización se rige por principios de eficiencia y eficacia. No es de extrañar, pues, que los empresarios prefieran ubicar sus empresas en espacios donde la distancia-tiempo es menor y donde se sitúan las grandes líneas de distribución en perjuicio de otras áreas en las que no se dan estas condiciones, como por ejemplo La Aldea o San Mateo.

Los programas de inversión pública muestran una clara y firme política de mejora y ampliación de las infraestructuras; en este sentido, entre las necesidades y

propuestas que incluye el Plan Insular de Ordenación²³¹, están las vías de circunvalación y de penetración a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y la mejora y ampliación de las comunicaciones con las comarcas del Sur y del Norte, en consonancia con los procesos socioeconómicos actuales.

A. El sistema viario

El marco insular al que se refiere el estudio de los desplazamientos interiores de población limita el análisis de los desplazamientos terrestres; y la ausencia de infraestructura ferroviaria conduce ineluctablemente al estudio exclusivo de la infraestructura viaria, sus tipos, características y antecedentes.

1. Antecedentes de la actual red viaria

El sistema de comunicaciones terrestre en la isla de Gran Canaria cuenta con un elemental entramado desde finales del siglo XV (SANTANA, A., 2001)²³². Entonces, la red viaria estaba basada en dos tipos de caminos. De un lado, los que se consideraban *principales*, con origen en Las Palmas de Gran Canaria, en Gáldar o en Telde y que se completaban con el camino de la Plata que enlazaba estas dos entidades a través de Tirajana y Agüímes. Por otro, estaban los caminos considerados *secundarios* que debían asegurar las comunicaciones en el resto del territorio²³³.

La trama de la red secundaria era tupida y abarcaba gran parte de la isla; los más significativos eran *el camino de Las Palmas a la Cumbre*, donde enlazaba con el de La Plata²³⁴; *el camino a Teror*, que discurría por Almatriche, San Lorenzo y San José del Álamo y continuaba por la Degollada de Constantino hasta Valleseco y Calderetas²³⁵. De este camino partían dos ramales secundarios, el que desde San Lorenzo comunicaba el Llano de María Rivero, La Milagrosa y La Calzada y el que

²³¹La realización del Avance del Plan Insular de Ordenación se llevó a cabo en la Oficina Insular de Planeamiento bajo la dirección de D. Damián Quero Castanys y D. Eduardo Leira Sánchez con la colaboración de numerosos especialistas y consultores.

²³² SANTANA, A. (2001): *Evolución del paisaje de Gran Canaria (siglos XV-XIX)*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

²³³ MORALES, F. (1974): *Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria. 1531*. Museo Canario.

²³⁴ SANTANA SANTANA, A.(2001): *Op.cit*

²³⁵ HERNANDEZ JIMENEZ, V. (1984): *La villa de Teror*. Gráficas Bordón. Las Palmas de Gran Canaria. Museo Canario.

enlazaba con el camino de Las Palmas a Gáldar por El Palmar bajando por Lomo del Pino al Barranco de Teror, El Toscón y San José del Álamo por El Granadillar, por el cerro de la Montaña²³⁶. También hay que considerar los caminos de Guía, Moya-Fontanales, Teror-Valleseco, Santa Brígida-San Mateo, Telde-Tenteniguada, Agüímes-Tirajana y la Cumbre-La Aldea que enlazaban con el camino de La Plata, éste último con dos ramales: uno por Artenara pasando por la Montaña de Altavista hasta la Aldea y el otro por Tejeda que hasta llegar a La Aldea recorre antes El Fondillo, El Roque, Carrizal de Tejeda y El Chorrillo (SANTANA, A. 2001).

Desde principios del siglo XIX hasta 1950 la red de carreteras, mantiene, en lo básico su configuración y trazados, sólo se mejoran firmes y algunos tramos. El interior de la isla estaba comunicado con la capital mediante una elemental red de caminos, muy insegura y sólo apta para el tránsito de caballerías, los denominados caminos de herradura; éstos eran sinuosos, estrechos y peligrosos; databan, nada menos, que de poco después de la conquista²³⁷ y comenzaban en la capital, uno por el risco de San José hacia Tafira y Santa Brígida, y, el otro, por el risco de San Nicolás hacia Tamaraceite donde se bifurcaba hacia Teror o Arucas. "*Podríamos decir de nuestra tierra que era la isla de las veredas, ya que su dislocada geografía sólo aparecía arañada por sendas primitivas, abiertas con el consuetudinario paso del hombre*"²³⁸.

El Diccionario de Madoz²³⁹, señala dos caminos principales con origen y destino en Las Palmas de Gran Canaria y el Valle de La Aldea, pero con diferente trazado y recorrido. El primero circulaba por la costa Norte, adentrándose hasta Teror y Moya para descender después a la costa por el Barranco de San Felipe; regresaba al interior por la cuesta de Silva hasta "*Galvar*" donde retomaba el camino costero y llegaba a Agaete después de dejar atrás Sardina, Juncal y Las Nieves; el tramo hasta el Valle de la Aldea era muy escabroso al tener que atravesar el macizo de Tamadaba por una ladera muy escarpada. El segundo de estos caminos principales hacía un recorrido menos tortuoso, porque ni el terreno era tan escarpado ni tenía que salvar tantos desniveles, así que exceptuados los tramos de

²³⁶ SANTANA SANTANA, A.(2001): *Op.cit.*

²³⁷ MILLARES TORRES, A. *Historia de la conquista*, tomo II pág 144.

²³⁸ ALZOLA, J.M. (1968): *La rueda en Gran Canaria*. Colección Viera y Clavijo II. Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.

²³⁹ MADDOZ, P. (1986): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en ultramar, 1845-*

Telde a Jinámar, de Puerto Rico a Tauro y de la Aldea a Mogán, discurría por tierras relativamente llanas de la costa oriental. Tampoco, a diferencia del anterior, penetraba tanto hacia el interior y seguía un trazado en general paralelo a la costa y se desviaba al interior para llegar a Telde, Carrizal y Juan Grande. A la altura de Maspalomas discurría hacia el interior para llegar a La Aldea, pasando por Roque Gordo, Tauro y Puerto Rico; a partir de ahí el camino se convertía en tortura al tener que recorrer laderas casi verticales hasta llegar a Mogán; y de ahí al Valle tampoco era fácil el acceso debiendo subir primero al valle de *Turrei* y recorrer luego el barranco de Tirma.

Así pues, el trazado de los caminos principales era en general, sinuoso y tortuoso. Su recorrido dependía de la topografía y las distancias se incrementaban debido a la profusión de barrancos, que sólo se salvaban alcanzando el talweg: ni los puentes podían alargarse, ni las pendientes podían superar apenas el 6 ó 8%, todo ello condicionado por el desconocimiento técnico de la época y el volumen de inversión; y es de suponer, que por mayores motivos los caminos secundarios que unían pequeños asentamientos eran un auténtico tormento. MADUZ²⁴⁰ se refiere a ellos como caminos de herradura difíciles, además de señalar también su estado de conservación: peligrosos, en mal estado, escabrosos e intransitables, incluso para las caballerías.

Sin duda, mientras se mantuvo sin cambios este viario primitivo, tuvo una notable por desfavorable repercusión en el desarrollo económico²⁴¹; las relaciones comerciales entre las distintas poblaciones resultaba dificultosa a pesar de que las más populosas estaban comunicadas directamente con Las Palmas, y en su entorno algunos caminos secundarios conectaban con pueblos cercanos o con entidades menores: Agaete contaba con un camino que conducía a la Cumbre de Artenara y a Tejeda; Telde disponía de otro que le permitía llegar a Valsequillo, Ingenio, Marzagán o Agüímes, etc²⁴². Pero se trataba de vías que, en ocasiones, no llegaron nunca a convertirse en carreteras; los embarcaderos constituían el principal punto de ruptura de carga para el transporte de cabotaje y de exportación hasta bien entrado

1850. Canarias, *Estudio introductorio*. Editorial Ámbito. Valladolid.

²⁴⁰ ALZOLA, J.M. (1968): *Op. Cit.*

²⁴¹ ESCOLAR Y SERRANO, F. (1983): *Estadística de las Islas Canarias (1793-1806)*. Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, C.I.E.S. 2 tomos, Caja Insular de Ahorros, Las Palmas de Gran Canaria.

el siglo XX, limitando, en cierta medida, el desarrollo del transporte terrestre y esto tanto en Gran Canaria como en el resto de las islas. La población con mayores rentas se asentaba próxima a la costa y transportaban por mar sus excedentes y no tenían la necesidad de desarrollar carreteras como alternativa al transporte marítimo²⁴³

De algunos municipios de la isla tenemos noticias de la red de caminos y de su estado a mitad del siglo XIX. Para Teror, por ejemplo, SUÁREZ GRIMÓN (1992), ha jerarquizado la red segregando los caminos de los pueblos y los caminos de los barrios²⁴⁴. Los primeros comunicaban Las Palmas con Teror, pasando por Valleseco y San José del Álamo hasta llegar a San Lorenzo; Arucas por El Palmar y, por último el camino de Las Vegas, que servía de comunicación entre San Mateo y Santa Brígida. Los caminos de los barrios eran aquellos que partiendo, por ejemplo de Teror, llegaban a los barrios de El Rincón, El Hoyo, Los Llanos y Arbejales, con una longitud de algo menos de dos leguas. Unos y otros caminos, así como los del resto de la isla se encontraban durante buena parte del año en un estado lamentable, llegando, en algunos períodos, a ser intransitables. Las lluvias los convertían en auténticos lodazales incrementando los desgastes ya producidos por los carruajes mientras que en épocas más secas se convertían, por polvorientos, igualmente intransitables. *"De aquí que todos los caminos, incluso los de las capitales de las Islas sean de herradura, y en no pocos puntos inaccesibles hasta para las caballerías"*²⁴⁵.

Esta era la situación de los caminos hasta mediados del siglo XIX. La red era profusa, pero mal estructurada porque serpenteaba a lo largo de lomos, degolladas y barrancos y su estado era lamentable. Todo ello repercutió desfavorablemente durante años en el desarrollo económico, tan sólo contrarrestado por la importancia de refugios, porís y puertos en el comercio exterior e intrainsular e intrainsular.

Hasta la primera mitad del siglo XIX la regulación normativa aplicable al sistema de comunicaciones era escasa. A partir de entonces, coincidiendo con la primera modernización del país, se publica un conjunto de disposiciones que le afectará significativamente; entre ellas destacan: el R.D. 23 de octubre de 1883, que

²⁴² ALZOLA, J.M. (1968): *Op. Cit.*

²⁴³ CABALLERO, C. (1999) *Op. Cit.* Pág 67.

²⁴⁴ SUAREZ GRIMON, V (1992): **Teror y la separación de Valleseco 150 aniversario** Ediciones del Iltre Ayuntamiento de Valleseco.

²⁴⁵ MADDOZ, P. (1986): *Op. cit.*, pág 63.

“reconoce la importancia de las vías de transporte para el fomento de la producción en todas las ramas”²⁴⁶; y la Ley de 11 de abril de 1849 de travesías de las carreteras al paso por determinadas poblaciones, que incidía en el mismo sentido. Aún así, el panorama de los caminos no variará hasta la entrada en vigor, en 1851, de la Ley de 7 de marzo sobre Carreteras Provinciales, que permite mejorar sustancialmente el estado de las comunicaciones. Con ella se aprobaron las dos primeras obras de carreteras insulares propiedad del Estado calificadas de segundo orden: la carretera de Las Palmas a Agaete y la que unía Las Palmas con el Puerto de La Luz, cuya prolongación hasta la calle Mayor de Triana aprueba, el Ministerio de Fomento en 1857. La primera se convirtió en el eje de conexión entre la capital y la comarca del norte, la de mayor peso económico y demográfico de las áreas rurales grancanarias²⁴⁷, puesto que una vez sobrepasado el barrio de Las Rehojas, atravesaba los municipios de Arucas, Firgas y Moya, llegaba luego a Guía y Gáldar y finalmente terminaba en Agaete. Con la aplicación de la Ley de 1851 se pretendía, unir el puerto de la capital con otros puertos marítimos²⁴⁸ para mejorar los intercambios comerciales con las otras islas.

La carretera de Las Palmas al Puerto de La Luz se terminó en abril de 1868, después de varios estudios y proyectos²⁴⁹, y, ya entonces, se había convertido en el eje vertebrador de la urbanización de los nuevos espacios de la ciudad, pero no será hasta que no se apruebe la municipalización, en 1914, que se convierta en una vía urbana permitiendo el desarrollo de un proyecto de urbanización para dotarla de alumbrado, alcantarillado, pavimentación, etc. Hay que tener en cuenta que el Real Decreto de 1852 de Puertos Francos, incentivaba el comercio marítimo y dotaba al Puerto de La Luz de especial protagonismo. El dispositivo portuario del Puerto de San Telmo, cuyo muelle no disponía de infraestructuras suficientes para atender los requerimientos de los buques y las operaciones de carga y descarga, a pesar de que el proyecto portuario no se había aprobado, fue relegado por el

²⁴⁶ CABALLERO, C. (1999): *Op. cit.* pág 87.

²⁴⁷ MARTÍN GALÁN, F. (1984): **La formación de las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de historia.** Ed. De la Junta del Puerto de la Luz y de Las Palmas. Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

²⁴⁸ LEÓN Y CASTILLO, J. (1862): **Proyecto de carretera de tercer orden de Las Palmas de Gran Canaria a Agaete por Arucas y Guía.** Archivo de Obras Públicas, Gobierno de Canarias. legajo GC-1.

²⁴⁹ El Ingeniero Rafael Roncel en la década de los cuarenta realizó un proyecto que unía la Portada de Triana con el Puerto de la Luz, en 1853 Francisco Clavijo y Pló realiza un estudio, que dos años más tarde diseña Antonio Molina, pero que no se termina hasta 1868. CABALLERO, C. *Op.cit.* pp.114 y ss.

nuevo de La Luz que contaba por entonces con pequeños talleres de reparación naval.

A la par que se mejoran las carreteras, la ciudad conoce ciertos cambios en las vías urbanas: se modifica el trazado de El Paseo de los Castillos, más tarde Bravo Murillo, por ejemplo; se abren otras como el Paseo de Chil, que de camino vecinal, pasa, con la llegada del siglo XX, a ser una importante vía que descongestiona el intenso tráfico litoral.

La segunda normativa que afecta sustancialmente a la red viaria es la Ley de 22 de Julio de 1857 que obliga al cambio de denominación de las categorías de las carreteras, de tal manera que las de segundo orden serán, a partir de entonces, las que parten de Las Palmas de Gran Canaria, una hacia Telde²⁵⁰, y otra hacia el Puerto de la Luz; y además se establecen tres de tercer orden: Las Palmas-Agaete por Guía; Las Palmas-La Aldea de San Nicolás por el pago de Tafira y Telde-Juan Grande por la Villa de Agüímes. Estas últimas tenían como objetivo el "*activar el espacio septentrional ya que registraba la mayor riqueza territorial de la isla .../... y es por ello, por el que 80 por ciento [sic] de los kilómetros de carreteras se dirigiese hacia Barlovento, frente sólo al 20 hacia el Sotavento. Y esto, posiblemente condicionado por la influencia que ejercían las haciendas del Conde de la Vega Grande y el Palacio Episcopal en Agüímes...*"²⁵¹

Sólo siete años más tarde, el Plan General de Carreteras del Estado para la Península e Islas adyacentes establecido por el Real Decreto de 6 de septiembre de 1864, concede a Gran Canaria tres nuevas carreteras de tercer orden: *la del Centro* desde Las Palmas a San Mateo, que finalizó en 1877; *la del Sur*, que se acabaría un año más tarde y que conectaba Las Palmas con Agüímes atravesando el municipio de Telde por la costa de Jinámar; y por último, *la carretera del Norte*, que uniría Agaete con Guía; y, le confirma dos de segundo orden que ya estaban en ejecución:

²⁵⁰ La carretera Las Palmas-Telde la realizó el ingeniero Juan León y Castillo y se pretendía unir los centros administrativos y demográficos de mayor entidad de la isla, por eso se solicita a la Reina la modificación del trazado y que éste se inicie en Las Palmas concretamente en el Hospital San Martín, en donde actualmente, se percibe el cambio de las edificaciones por otras de mayor *prestancia* que se vieron favorecidas por el cambio de trazado en clara diferencia con las viviendas agrícolas más humildes de la entonces Vega de san José. Esta carretera encontró numerosas dificultades para su realización, la más importante la estribación basáltica de La Laja, que se solucionó mediante la ejecución de un túnel. LEÓN Y CASTILLO, J. (1859): **Memoria de la carretera de la ciudad de Las Palmas a la de Telde**. Archivo de Obras Públicas. Gobierno de Canarias. Legajo GC-45.

²⁵¹ CABALLERO, C. (1999): *Op. Cit*, págs. 104 y 105.

la de Las Palmas a Guía pasando por Las Rehojas y Arucas que finalizó en 1885 y la de Las Palmas al Puerto.

La transformación de los viejos caminos de herradura en carreteras, la construcción de nuevas vías y el rápido crecimiento urbano de la capital modificaron el número, intensidad y carácter de los flujos y, por tanto, las relaciones económicas internas de la isla y los límites del área de influencia de la ciudad a finales del siglo XIX. La realización de nuevas vías en la vertiente de barlovento a lo largo de ese siglo tenía la intención de unir capitales insulares con los principales centros de producción, las tierras donde se expandían los cultivos de exportación y los grandes asentamientos. Y se basaban en los cuantiosos costes de inversión que suponía la comunicación con entidades más alejadas como La Aldea y Juan Grande para incidir en la construcción de la red viaria en esta fachada. Pero la localización en la plataforma este de numerosas huertas y la necesidad de conectar los tramos de tercer orden incrementaron paulatinamente la importancia del eje viario del este y del sur, dotando de mayor valor los terrenos cercanos a la nueva vía y revalorizando las tierras de cultivo de las vegas de San José, Marzagán y Jinámar.

Entre 1877 y 1911, periodo durante el que estuvo vigente el Plan de Carreteras de 1877, la planificación estatal derivada de la política de la Restauración consideraba las infraestructuras viarias como elementos imprescindibles de progreso. En Canarias este periodo coincidió con la crisis económica provocada por la caída de precios de la cochinilla y la búsqueda de nuevos cultivos, principalmente los de exportación; de ahí que la implementación y mejora de la red viaria fuera imprescindible no sólo para el desarrollo del comercio interior, sino, en especial para el del exterior. La nueva etapa que se abre con los cultivos de exportación lleva aparejada un incremento de la actividad comercial, exige la construcción de un nuevo puerto y la mejora de las carreteras grancanarias y la intramovilidad insular.

Con el paquete legislativo referido se opera un cambio en la jerarquización de la red viaria. Lo más significativo que aporta el Plan de Carreteras de 1877 y el Reglamento que lo desarrolla, reside en la modificación de la estructura radial de la red viaria, al incorporar un viario de carácter secundario que enlazaba entre sí a los del sistema principal. Como resultado, se terminan los tramos 1º y 2º de la carretera

Las Palmas-San Mateo, el quinto tramo de la carretera Las Palmas-Guía y el tramo quinto de la de Las Palmas-Agüímes. (CABALLERO, C. 1999). Además, se inician las obras de una nueva carretera: la de Gáldar a Sardina, que reforzaba el tráfico intrainsular e interinsular, sobre todo con Tenerife. Coincidiendo con el continuo crecimiento del Puerto y la importancia de las vegas del norte, sobre todo la de Arucas, se propuso también la construcción de una nueva carretera entre el Puerto de La Luz y Tamaraceite que discurriría por Guanarteme con objeto de desviar parte del tráfico que provenía del interior de la isla, pero esta carretera se concluiría en 1907. Aprovechando ésta última, se proyecta también la ruta entre Tamaraceite y Teror, para potenciar los grandes ejes viarios; el Ayuntamiento de Teror basó su solicitud en los recursos forestales, la existencia de la fuente de agua mineral y, por supuesto, el carácter de villa de peregrinación a la Virgen del Pino.

Ya en el siglo XX *"La carretera más visitada es la del centro, que llega hasta San Mateo, la del Norte se extiende hasta Agaete y la del Sur llega ya a Santa Lucía y terminará en San Bartolomé de Tirajana .../... pero la Aldea no tiene carretera.../... Valsequillo, Tejeda, Artenara, Mogán, Valleseco permanecen aislados..."*²⁵². En los primeros años del siglo, los diversos ejes de comunicación, norte, centro y sur, continúan extendiéndose mediante ramales o conexiones secundarias; y se culminan gran parte de los principales ejes mediante la finiquitación de los ramales inconexos: el del *norte*, desde Gáldar a Sardina del Norte, desde Tamaraceite a Teror, desde Arucas a Firgas y Moya y el del *sur*, desde Telde a Valsequillo y desde Agüímes a San Bartolomé pasando por Santa Lucía de Tirajana. También, en 1912, se comienza a construir el camino vecinal que comunicaría el Castillo de Mata, Tamaraceite y El Puerto de La Luz, convirtiéndose en el primer precedente del actual Paseo de Chil²⁵³.

El alejamiento del Archipiélago de la Administración del gobierno central supuso retrasos en la realización de cualquier obra en las islas, más aún si estas eran las de ingeniería civil. El proceso de aprobación de la documentación, reformas del proyecto original, asignación de presupuestos, dotación de maquinaria convertía la ejecución en una tarea tediosa que incrementaba la tardanza de las obras; de ahí que el retraso con respecto a las obras del resto del país eran evidentes. Y este

²⁵² ENRIQUEZ PADRON, R. (1911): *Guía de la ciudad de Las Palmas y de la isla de Gran Canaria*. Museo Canario.

²⁵³ ALVAREZ GARCÍA, G. (1981): *El mundo de las carreteras*. Las Palmas de Gran Canaria.

retraso también es perceptible en relación a la isla de Tenerife porque allí estaba ubicada la sede de la capital provincial, la residencia del Gobernador Civil, la Diputación y la sede de la oficina regional de Obras Públicas de Canarias; de ahí que hasta que no se produce la adaptación del puerto a la navegación de vapor no se elimina el desequilibrio.

La red viaria grancanaria de mediados del siglo XX presenta algunos cambios con respecto al siglo anterior, motivados por el cambio en el modelo económico, el incremento demográfico y la redistribución de la población. De ahí que las carreteras más importantes y con mayores niveles de movilidad se sitúen en el arco litoral que comunica la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, el aeropuerto y el espacio turístico del sur. La principal arteria viaria recorre la plataforma este, de norte a sur de la isla, imbricando espacios urbanos (Las Palmas-Jinámar-Telde-Vecindario...), áreas industriales (Jinámar-El Goro-Salinetas...), el principal nodo de transporte exterior (el aeropuerto de Gando) y el área turística (San Agustín-Playa del Inglés-Maspalomas-Puerto Rico....).

La red viaria del norte y el centro de la isla también han sufrido modificaciones pero éstas son de menor importancia, aunque si han sido significativas. Las comarcas del norte, sobre todo el municipio de Arucas, vieron la nueva carretera litoral a mediados de los años ochenta, que dejaba el recorrido hacia el interior, situándose en la plataforma costera desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Bañaderos. Ha sido una carretera realizada de forma discontinua a lo largo de un periodo muy amplio que no ha terminado de finiquitarse y que está contribuyendo a incrementar los tiempos de desplazamientos, los gastos en combustible, los índices de contaminación y por supuesto, a alejar estas comarcas del resto de la isla. En una primera fase se realizó la vía litoral, que se eliminaba la necesidad de recorrer los innumerables asentamientos entre Tamaraceite y Santa María de Guía.

En un segundo momento se redujo el recorrido por medio de la variante de Silva, gracias a la realización del puente homónimo que evitaba así el recorrido que discurría por el barranco. Pero estas dos actuaciones no redujeron homogéneamente el problema viario de este a oeste, puesto que el primer tramo discurría

obligatoriamente por calles de ciudad, era heterogéneo, en los primeros kilómetros estaba constituido por una vía rápida de dos carriles en ambos sentidos pero sólo hasta que conectaba con la circunvalación de Arucas, hacia el interior, y seguía el recorrido mediante la vía costera. Más adelante, con la transferencia de las carreteras a la Comunidad Autónoma, en 1984, se realizó un gran esfuerzo inversor, que en esta vía se materializó en la realización de la conexión con la ciudad mediante los túneles Julio Luengo; y en 2001 (CUADRO VII.1) se terminaron los 12,2 km que permiten la conexión entre Santa María de Guía, Gáldar y Agaete.

CUADRO VII.1
REALIZACIÓN DE CARRETERAS EN GRAN CANARIA, 2002

	Km (1) Finalizados	Km Construcción	Próxima Construcción
C-814 Valsequillo*	3.0		
GC-230 Arucas-Visvique*	1.0		
Cruce Arinaga-Agüimes*	1.8		
C-816*	4.8		
C-815*	2.2		
C-813*	2.0		
C-810*	2.0		
Red arterial Vecindario	1.0		
Vial costero Telde (Salinetas-Melenara)	1.5		
1º fase Circunvalación Las Palmas de Gran Canaria	10.0		
Túnel de La Laja	3.5		
Sta Mª Guía-Gáldar-Agaete	12.2		
La Garita-Melenara	2.1		
2ª fase Circunvalación Las Palmas de Gran Canaria		6.0	
3ª fase Circunvalación Las Palmas de Gran Canaria		7.8	
Conexión Circunvalación 3ª fase + Tafira		2.0	
Nueva Carretera Arguineguín-Puerto Rico		6.0	
GC-2 San Andrés-Bañaderos*		3.1	
Circunvalación Telde (Siete Puertas-Avda Cabildo)			1.1
Acceso Puerto Agaete			1.4
1ª fase Circunvalación Carrizal-Ingenio-Agüimes			2.4
1ª fase Circunvalación Arucas			2.7
Seis carriles Gando-Maspalomas			28.9
TOTAL	50.9	24.9	36.5

(1) entre 30/06/96 y 01/10/02

FUENTE: Consejería de Obras Públicas. Gobierno de Canarias, 2002.

* Acondicionamiento

2. Características de la red de carreteras

La red de carreteras es muy compleja y partiendo de Las Palmas de Gran Canaria tiene, en líneas generales, forma "semirradial" que se completa hacia el interior con un complicado tejido de carreteras secundarias.

El trazado sinuoso de las carreteras, de continuas curvas y contracurvas, desniveles y pendientes se atribuye, principalmente, a los obstáculos orográficos, especialmente a las acusadas pendientes y a un buen número de barrancos e interfluvios; pero han sido, sobre todo, la persistente escasez de inversiones, y la mala distribución de las mismas, elementos clásicos en la explicación, por una parte, del mantenimiento de estos obsoletos trazados, del alejamiento y, también del aislamiento de las áreas del interior con respecto a las de la costa. El desequilibrio de inversiones se percibe desde mediados del siglo XIX: *"La isla de Gran Canaria .../... tenía construido un 18.5 por ciento del total de la red del Archipiélago .../... sólo aparecía superada, y de forma amplia por Tenerife donde se localiza el resto de las carreteras construidas del Archipiélago, es decir, el 81.5 por ciento restante .../... el hecho que Gran Canaria dispusiese de 0.09 metros de carretera/habitante frente a Tenerife con un índice de 0.28, nos indica que Gran canaria tenía un retroceso bastante significativo con respecto a Tenerife en materia de carreteras"*²⁵⁴. He aquí una de las peculiaridades de la red de carreteras grancanarias: el retraso en su construcción con respecto a las condiciones económicas, la escasez de las inversiones y del número de kilómetros en relación con los habitantes.

La calidad y categoría de las carreteras de la isla son muy heterogéneas, incluso en tramos distintos de una misma vía, debido a la desigual inversión de las distintas administraciones. En Gran Canaria, prácticamente la totalidad de la red de carreteras ha sido financiada por el Cabildo Insular, mientras que el Estado ha invertido en aquellas de índole urbano e interurbano. El proceso de transferencias de funciones y atribuciones del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias, iniciado en 1983, ha cedido las competencias sobre las antiguas carreteras estatales (MOPU, IRYDA e ICONA) a la Comunidad Canaria y ésta, en parte, a los Cabildos Insulares (Ley 14/1990 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias).²⁵⁵

La Comunidad Autónoma es ahora titular de la red básica de vías de mayor categoría, a saber: 56 km. de autopista, 21 km. de autovía, 360 km. de carreteras comarcales y 143 de carreteras insulares. Las dos primeras, son vías rápidas que canalizan tanto el tráfico existente en el corredor este-sureste-sur (GC-1) y norte

²⁵⁴ CABALLERO JIMÉNEZ, C. (1999): *Op.cit.*, pág. 65.

CUADRO VII.2.: CARACTERÍSTICAS DE LA RED VIARIA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA EN GRAN CANARIA, 1996

Carretera	Denominación	Longitud	Ancho	Tipo de firme
ALCRBT	Vía de Servicio de Autovía marítima	1.73	>9	Aglomerado
AUTMAR	Autovía Marítima del Norte	10.10	>9	Aglomerado
C-810	Las Palmas a San Nicolás T.	69.28	>9	Aglomerado
C-8101	Mogán a Puerto de Mogán	7.02	6-7	Aglomerado
C-8102	Variante de Silva	5.15	6-7	Aglomerado
C-811	Las Palmas a Mogán por Tejeda	68.7	<6	Aglomerado
C-811	Vegueta a Barranco Seco	0.65	>9	Aglomerado
C-812	Piedra Santa a Playa de Mogán	74.82	>6	Aglomerado
C-8121	Variante de Doctoral	1.13	7-9	Aglomerado
C-8122	Circunvalación de Telde	2.61	>9	Aglomerado
C-813	Las Palmas a Bañaderos	17.76	6-9	Aglomerado
C-814	Aucas a Telde	60.98	6-7	Aglomerado
C-815	Agüimes a Arinaga	49.50	6-7	Aglomerado
C-816	Cuatro Puertas a Agüimes	9.86	6-7	Aglomerado
C-817	Tamaraceite a Teror	13.07	<6	Aglomerado
GC-1	Las Palmas a Arguineguín	54.26	>9	Aglomerado
GC-100	Buen Lugar a Lomo Blanco	3.70	<6	Aglomerado
GC-110	La Laguna a Artenara	20.17	6-7	Macadam
GC-120	Ramal al Puerto de San Nicolás	0.50	6-7	Pista
GC-130	Ramal al Puerto de Las Nieves	0.80	6-7	Aglomerado
GC-140	Gáldar al Puerto de Sardina	5.50	6-7	Aglomerado
GC-150	Moya a Guía	14.80	6-7	Macadam
GC-160	El Pagador a Artenara	29.30	<6	Aglo/Mac
GC-200	El Puerto a Tamaraceite	3.88	6-7	Aglomerado
GC-210	Tamaraceite a Tafira	8.75	6-7	Aglomerado
GC-230	Aucas a Teror	10.68	6-7	Aglomerado
GC-300	Tafira a Marzagán	7.82	6-7	Aglomerado
GC-310	Telde a Cruce de Melenara	2.25	6-7	Aglomerado
GC-320	Santa Brígida a Telde	13.75	<7	Aglomerado
GC-500	Era del Cardón a Sardina	10.90	5-9	Mac/Aglo
GC-510	Ramal al Faro de Maspalomas	2.08	7-9	Aglomerado
GC-520	San Bartolomé a Fataga	7.98	<6	Aglomerado

FUENTE: Dirección General de Obras Públicas. Gobierno de Canarias

255 VV.AA (1995): **Estudio Informe para el Plan Insular de Ordenación sobre los asentamientos de población.**

insular (GC-2) como los propios de la parte baja de la Las Palmas de Gran Canaria. Ambas, si bien presentan buenas condiciones -trazado rectilíneo, plataformas de ancho superior a 9 m. y firme de aglomerado asfáltico de gran calidad-, se encuentran en proceso de ampliación transversal y longitudinal -nueva variante para la autovía del norte y una nueva ampliación de la GC-1- con lo que se pretende reforzar la condición de ejes directores del tráfico rodado a escala insular.

Asimismo, las carreteras comarcales con firme de aglomerado presentan varios anchos -más de 6 metros de plataforma- y trazados de sinuosidad variable; son las carreteras que han distribuido tradicionalmente el tráfico rodado entre la capital y el nor-noroeste (C-810 y C-813), el este-sur-suroeste (C-812), y el centro insular (C-811), reforzando de ese modo la conectividad entre las cabeceras comarcales más importantes (C-814 y C-815) o constituyendo las nuevas circunvalaciones de núcleos urbanos importantes (C-812). En cambio, las vías insulares presentan, menor aptitud -ancho de plataforma entre 6 y 7 metros, tipo de firme combinado aglomerado-macadam, con cierta predominancia del primero, y trazado de gran sinuosidad al discurrir en gran parte por la mitad norte de la isla de características topográficas más contrastadas. La función de la red de segundo orden, es la de comunicar entre sí cabeceras municipales (GC-320, GC-150, GC-230) y núcleos de población secundarios (GC-210, GC-300)²⁵⁶.

De titularidad del Cabildo Insular de Gran Canaria es la red secundaria. Está compuesta por multitud de carreteras (699 Km) cuyo estado es también muy heterogéneo (anchos de plataforma en general entre 6 y 7 metros predominando el macadam como firme) y completan el entramado del viario insular. Se trata de una red complementaria a la autonómica en las medianías del norte, pero que se vuelve esencial en el centro, oeste y sur insular donde el trazado -la mayoría de las veces muy sinuoso- discurre a menudo por áreas con baja densidad poblacional pero permite asegurar una cierta conectividad de los espacios peor servidos por la red viaria principal.²⁵⁷ Y es esencial, porque éstas son las únicas vías que permiten la comunicación en estos espacios, ya que no existe ningún otro entramado viario ni de mayor ni de menor cualificación.

Este sistema viario ha empezado a modificarse desde hace muy poco tiempo; el planeamiento supralocal y local prevén actuaciones muy importantes. La de mayor envergadura se refiere al proyecto de dotación de una vía de circunvalación a la capital, para evitar que el tráfico entre las vertientes del Norte y del Sur tenga que atravesar necesariamente la ciudad en los dos sentidos. El proyecto data de 1970 y su primera fase está finalizada; se trata de la denominada "vía de penetración", que elimina parte del recorrido por el viario capitalino pero que no resuelve uno de los grandes problemas endémicos de esta ciudad: la vía de circunvalación²⁵⁶. A pesar de su necesaria ejecución se gestó deficientemente puesto que no ha tenido en cuenta el necesario carácter prospectivo, y en un futuro no muy lejano, teniendo en cuenta el aumento del parque automóvil y la movilidad de vehículos, no tendrá capacidad de absorber el tráfico: el problema endémico de las medianas y grandes ciudades

La accesibilidad y comunicación de las distintas comarcas entre sí y con la capital es desigual, en razón de la diferente categoría, entramado y calidad de la red de carreteras. Las comarcas del Sureste y Sur, en las franjas litorales, son las que se ven más favorecidas al disponer de una autovía y una autopista, ambas con numerosas travesías y conexiones. Por el contrario, la comarca del Noroeste está comunicada a través de una carretera de buen firme, en algunos tramos desdoblada y relativamente reciente pero de insuficiente capacidad para soportar el tráfico actual. En cambio, las comarcas del Centro y Suroeste, tradicionalmente alejadas de las grandes inversiones en la agricultura y sobre todo de las del turismo, están deficientemente comunicadas; en fechas recientes se ha efectuado una de las demandas más reiteradas, la variante de Tafira, que ha resuelto parte del problema de tráfico entre las comarcas del centro y Las Palmas de Gran Canaria, mediante una nueva vía que discurre entre el margen meridional de El Monte Lentiscal y Tafira Baja. Hasta el año 2000 el tráfico se canalizaba por la carretera general que el crecimiento urbano había convertido en una calle, sin que a lo largo de los años se hubieran realizado modificaciones salvo en los primeros 4 km. de autovía en la salida de la capital. La densidad de vehículos, los continuos

²⁵⁶ *Ibidem.*

²⁵⁷ *Ibidem.*

²⁵⁸ La vía de penetración parte del enlace de Arucas, atraviesa el Barranco de Tamaraceite y El Rincón con un puente colgante, a la altura de la Plaza de América de Guanarteme penetra en la montaña con dos túneles y finaliza en Ciudad Jardín por la que hasta hace poco era la calle Leopoldo Matos para dar al mar a la altura de la Torre de Las Palmas.

atascos, y la creación de una plataforma ciudadana que durante más de diez años reiteró esta solicitud, terminaron por sustituir por una vía de pésima calidad, tortuosa e incapaz de absorber el tráfico habitual, por la continuación de la autovía hasta el cruce de Bandama. Sin embargo, el recorrido desde el Cruce de Bandama hasta Tejeda salva continuos desniveles y repechos, con lo cual se incrementa considerablemente el tiempo invertido en el trayecto, causa que colabora en alejar las poblaciones de Santa Brígida y San Mateo, principalmente, aún más de los lugares centrales y de decisión insulares.

La red básica de carreteras de Gran Canaria, trazada sobre todo a partir de los avances tecnológicos del siglo XVIII, guarda relación directa con la dureza de la topografía insular, con la desigual distribución territorial de la población y de las actividades económicas dominantes, y con la macrocefalia urbana y funcional de la capital insular. En consecuencia, el resultado es una red viaria de elevada complejidad en su trazado que se debe, sin duda, a su adaptación a las características peculiares del terreno. Además, es evidente la mayor densidad de la malla viaria secundaria.

Más de la mitad de la red viaria básica insular (el 60,1%) se desarrolla por debajo de los 400 m. de altitud (Cuadro V.3), reflejo de que a esta franja corresponde el espacio más densamente poblado, y además, el que presenta los menores contrastes de pendiente relativa, lo que sin duda ha favorecido el trazado de la red viaria. El que el 100% de las vías rápidas, verdaderos ejes de distribución del tráfico rodado, se localicen en esta primera zona altitudinal, evidencia también su claro dinamismo económico.

**CUADRO VII.3:
DISTRIBUCIÓN ALTITUDINAL DE LA RED BÁSICA (km). 1999**

Cotas Altitudinales (m)	Vías Rápidas	Carreteras Comarcales	Carreteras Insulares	Total
< 400	90	202	65	357
400-1.200	-	122	63	185
>1.200	-	36	16	52
Total	90	360	144	594

FUENTE: Gobierno de Canarias. Elaboración propia

El 40% restante de la red viaria básica, se ha constituido en las zonas de medianías y cumbres, donde notables accidentes topográficos dificultan sobre manera la progresión de los trazados viarios. A medida que se asciende, la dotación de carreteras disminuye drásticamente. Entre los 400 m. y los 1.200 m. se distribuye el 31% de la red viaria y por encima de esta cota, tan sólo el 9% a la misma vez que el número de asentamientos disminuye en igual relación. Por otra parte, la importancia de la red viaria gran Canaria como elemento no solo articulador sino también caracterizador de los distintos sectores y comarcas de la Isla, queda reflejada en el CUADRO VII.4.

CUADRO VII.4:
DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA RED VIARIA. 1999

	Red Básica (%)		Red Secundaria (%)		Total (%)
	Autopista Autovía	Carretera Comarcal	Carretera Insular	Carretera Local	
Área Metropolitana	13.8	23.0	14.5	48.7	23.5
Ingenio, Agüimes y Santa Lucía de T.	10.1	36.7	7.9	45.3	10.7
San Bartolomé de T. y Mogán	9.3	26.2	3.6	60.9	21.6
Artenara, Tejeda y San Nicolás de T.		27.0	2.6	70.4	14.6
Resto Municipios	2.1	29.9	19.3	48.7	29.6
Total	6.9	27.8	11.1	54.1	100

FUENTE: Gobierno de Canarias, Excmo Cabildo Insular de Gran Canaria, 2000.

B. El transporte público interurbano: las empresas de viajeros

1. Antecedentes

Puede afirmarse que el sistema de transporte mecánico regular de viajeros en la isla de Gran Canaria se inicia, como de modo general en otras muchas regiones, en el último cuarto del siglo XIX. Antes de esa fecha es raro encontrar un servicio de estas características; entre otras razones porque o bien la red viaria existente no lo permitía o porque la necesidad de desplazamientos intraurbanos no lo demandaba; y sólo cuando el sistema portuario insular se moderniza, se

potencia el sistema de carreteras. Y como la necesidad de los desplazamientos está estrechamente relacionada con la dinámica económica, al no existir una estructura industrial o mercantil importante no se precisaba de estos servicios. Cuando Las Palmas crece, y se desarrolla su puerto convirtiéndose en pieza clave de la economía insular, las actividades relacionadas con el tráfico marítimo aumentando el número de isleños que deben desplazarse a la ciudad para resolver asuntos administrativos y comerciales; es entonces cuando la necesidad de un servicio de transporte regular de viajeros se hace necesario.

El primer servicio de transporte regular de viajeros se remonta a 1864, en que un *coche-ómnibus* realizó su viaje inaugural entre Las Palmas y Telde por la carretera del sur²⁵⁹. Antes, la posibilidad de constituir un servicio de transporte, era escasa como recoge J.M. ALZOLA:

"El transporte de objetos sobre un entramado, sin la intervención de la rueda, fue cosa corriente en Gran Canaria hasta el último tercio del siglo XIX.../... los medios utilizados para el transporte de personas y cosas, hasta los primeros decenios del siglo XIX, eran las bestias, la corsa y la silla de manos.../... para cruzar por las veredas insulares el animal preferido era el humilde pollino"²⁶⁰

La insistencia reiterada de un periódico local, *El Ómnibus*, parece estar detrás de la idea de establecer un servicio público de coches para el transporte de pasajeros desde finales de 1862. Y éste se inició con el servicio entre Las Palmas, Telde²⁶¹ y Arucas, y también entre el Puerto y el Monte una vez se concluyeron los tramos de carreteras correspondientes, hecho que no se produciría hasta julio de 1863 en que se abrió al tráfico el túnel de la Marfea²⁶². Y el primer censo de Carruajes de 1865 realizado por el municipal Martínez²⁶³ señala los escasos vehículos disponibles para el transporte de viajeros.

La primera empresa de *coche-ómnibus* que realizaba estos trayectos desaparece dos meses después de su nacimiento²⁶⁴ y le sustituyen en el mismo

²⁵⁹ "Las salidas de esta ciudad son: los domingos a las 8 de la mañana y los lunes, martes, miércoles, jueves y viernes a las 4 de la tarde. Las salidas de Telde son: los martes, miércoles, jueves y viernes a las 8 de la mañana y los sábados y domingos a las 4 de la tarde", *El Ómnibus*, nº 874, 30 enero, 1864.

²⁶⁰ *Ibidem*, pág.79.

²⁶¹ *El Ómnibus*, nº 603, 12 julio, 1861.

²⁶² *Ibidem*.

²⁶³ ALZOLA, J.M. (1968): "...el censo lo integran veintidós carretelas, cinco birlochos, siete ómnibus, el coche del obispo y setenta y cuatro caballerías mayores...Op. cit. Pág.75.

²⁶⁴ *El País*, nº 95, 29 enero 1864.

recorrido *La Primera*²⁶⁵ a la que se une, poco después, la empresa de *Monsieur Hipólito Lustré* (hijo de un hombre de circo que echó raíces en nuestra isla en el último tercio del diecinueve). Ambas establecen entre sí una clara competencia en el tramo de la carretera del sur, entre Las Palmas y Telde²⁶⁶. La *Lustré* amplió sus servicios y socios; los hermanos Lustré forman *La Marina* y extienden *su moderna red de transporte* por la carretera del centro y norte, pero sólo hasta Bachicao por los problemas de construcción del túnel y del puente de Tenoya, donde existía un parador al que acudían todas las gentes del norte en sus carruajes para poder tomar el transporte público (ALZOLA, 1968; 88). A partir de entonces, la competencia entre ambas empresas fue incrementándose considerablemente colaborando, de esta manera, a introducir y a consolidar los primeros servicios regulares de viajeros. El establecimiento de líneas regulares significó un cambio en las relaciones sociales y comerciales de la isla, sobre todo entre aquellas zonas hasta entonces mal comunicadas con la capital. Esta amplía su área de influencia más allá de los municipios próximos tanto hacia el norte como hacia el centro y sur de la isla.

Entre 1864 y 1869 el servicio *regular* de viajeros se incrementa y aún sin terminar la carretera de Arucas *La Lustré* estableció un servicio diario que comunicaba esta villa con Las Palmas y al no existir otro servicio que conectase ésta con el Refugio, se impuso el servicio particular, entre otros, por el dueño del balneario de aguas termales de Santa Catalina (donde hoy está radicada la Clínica del mismo nombre), que ofrecía vehículos para todos aquellos que se acercasen a su establecimiento. (ALZOLA, 1968; 117).

A pesar de la existencia de un incipiente servicio de transporte, en la última década del siglo XIX, pocos eran los "coches" que tenían licencia para comunicar Las Palmas con el interior; en concreto Alzola dice que eran 16 *charabanes* los autorizados por el Gobernador Civil y con capacidad para transportar hasta un máximo de 10 personas cada uno. (ILUSTRACIÓN VII.1).

Ya en la primera década del siglo XX el servicio de transporte de viajeros por carretera en Gran Canaria se realizaba por el denominado *Servicio de ómnibus*

²⁶⁵ La empresa de alquiler de carro motos *La Primera* era propiedad de Nicolás Massieu. (Alzola, 1968; 81).

²⁶⁶ *El País*, nº 278, 14 noviembre 1865. *El País*, nº 318, 10 abril 1866.

*automóviles a los pueblos*²⁶⁷, mediante de dos sociedades: la *Sociedad Melián y Ca Ltda* y la *Sociedad de Automóviles Canarios*. Sus diferencias estribaban, no sólo en el color de sus vehículos, verdes y azules, respectivamente, sino, sobre todo, en el recorrido de las líneas y la frecuencia de sus viajes.

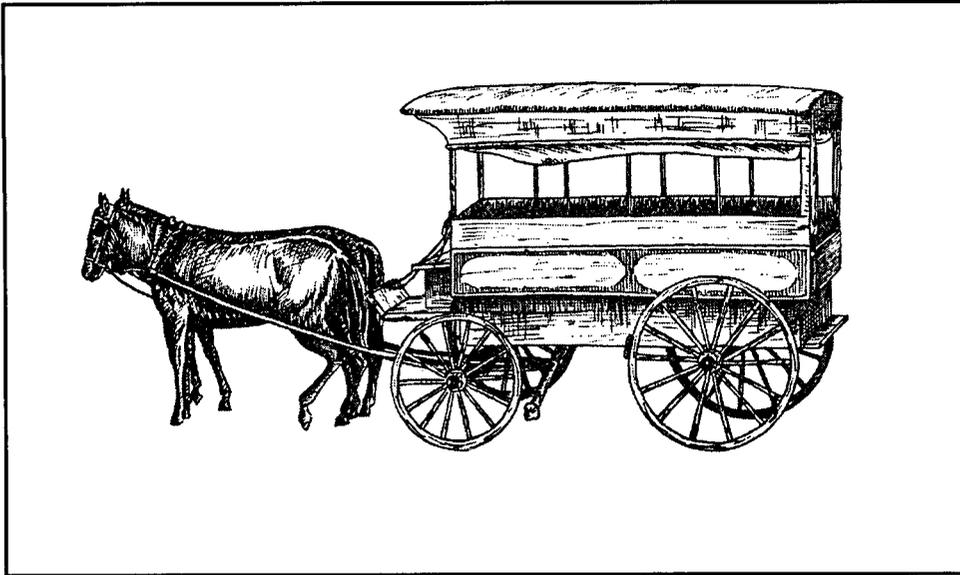


Ilustración VII.1. Charabán, vehículo para el transporte regular, con dos tiros y de madera, en el que la entrada era posterior y los viajeros iban sentados de cuatro en cuatro y enfrentados, se cubría con una lona para protegerlos de la lluvia y el sol. (Tomado de Alzola, 1968;121)

La *Sociedad Melián y Ca Ltda*, tenía tres rutas y varias líneas. La ruta norte se ocupaba de las comunicaciones entre Las Palmas y Arucas y realizaba tres viajes diarios de ida y vuelta. La ruta del centro cubría los desplazamientos entre Las Palmas y San Mateo con dos viajes diarios. Y por último, por la carretera del Sur, se desarrollaban dos líneas, Las Palmas-Agüimes, que se cubría con dos viajes diarios, y Las Palmas-Telde que realizaba tres viajes diarios.

La *Sociedad de Automóviles Canarios*, de vehículos azules, también seguía las mismas rutas aunque con distinto recorrido. La ruta norte se cubría con la línea entre Las Palmas y Agaete parando previamente en Tamaraceite, Tenoya, Arucas, Bañaderos, El Pagador, Hormiguero, Guía y Gáldar mediante un viaje diario de ida y otro de vuelta; las líneas Las Palmas-Santa Brígida (Tafira, Monte, Santa Brígida) con un viaje de ida y otro de vuelta diario y Las Palmas-San Mateo por Tafira, El Monte, Santa Brígida, El Madroñal y San Mateo con cuatro viajes diarios de ida y dos de

²⁶⁷ ENRIQUEZ PADRON, R. (1911): *Guía de la ciudad de Las Palmas y de la isla de Gran Canaria*. Barcelona.

Foto VII.1. Charabanes en la entrada del Refugio de La Luz



vuelta constituían la ruta centro; mientras que la ruta sur era cubierta por la línea Las Palmas-Telde con paso por Marzagán, Jinámar, Telde, Ingenio y Agüimes con dos viajes diarios de ida y vuelta²⁶⁸.

Este servicio de transporte en antiguos coches de hora de tracción animal, ya entonces residuales, fueron sustituidos por transportes mecánicos a cargo de una sóla empresa, *La Melián C^a Ltda*, a la que sustituyó AICASA²⁶⁹ (Autobuses Interurbanos Canarios S.A.) gozando del monopolio del transporte regular de viajeros por la isla oficialmente desde 1952, aunque desde 1947 venía disfrutando en precario de la concesión merced a Ley sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera. Para reducir costes, esta empresa contaba con grandes coches de viajeros, aunque lentos y escasos; las salidas se efectuaban a horas fijas y muy espaciadas en el tiempo. Pasados los años se comprobó que esta forma de organización empresarial no podía atender la demanda de desplazamientos de los viajeros hacia el interior de la isla, como tampoco servir las necesidades de rápida comunicación que precisaba el transporte. Por eso, los coches particulares irrumpieron en las carreteras grancanarias y sustituyeron a los servicios de transporte público de los *coches de hora* (los de AICASA); y los coches de alquiler que regresaban de vacío a su lugar de origen, recogían a los viajeros necesitados haciendo también las veces de transporte público.

En cambio, Las Palmas de G.C. estaba atendida, con algunos problemas, en el desplazamiento de sus viajeros; no así en las comunicaciones con el interior de la isla; de esta manera, las diferencias entre el transporte urbano e interurbano fueron cada vez más evidentes. Los coches del servicio urbano eran de gran tamaño, quizá excesivos para la demanda de la ciudad, por lo que permanecían desocupados, al

²⁶⁸ *Ibidem*.

²⁶⁹ *La Provincia* 2 febrero de 1950, pág. 5.

Foto VII.2. Tarjeta de Felicitación navideña de trabajadores de AICASA. Cortesía de Genia



menos que fueran fletados para viajes al interior; mientras los viajeros del resto de la isla no podían desplazarse por la escasez de vehículos de la concesionaria y porque el precio les impedía fletar individualmente los coches de servicio público. Melián y luego AICASA, que regentaron el transporte regular de viajeros, no fueron capaces de atender las demandas de crecimiento que apremiaba el interior de la isla contribuyendo a mantener alejada a la población de los centros de decisión y de desarrollo de Gran Canaria. Además, esto suponía una dejación manifiesta de su compromiso como concesionaria, al no incrementar el número de viajes ni mejorar el parque móvil.

a. Los *piratas*: la alternativa a las ineficacias de la concesión de transporte público

La realidad cotidiana, a mediados de los años treinta del siglo XX, dio origen a la aparición de un nuevo sistema de transporte de viajeros: los *piratas*, conducidos por modestos propietarios que comenzaron a atender las apremiantes necesidades de viajeros que deambulaban por las carreteras en demanda de vehículos que los trasladasen²⁷⁰. Era una nueva modalidad de transporte de viajeros que se extendió con gran rapidez. En un principio, estos *piratas* realizaban los trayectos que demandasen los pasajeros sin itinerarios regulares ni horarios fijos. Fueron acogidos

²⁷⁰ "el servicio regular de la empresa monopolizadora ... no era de ningún modo apropiado para ser utilizado por el abundante pasaje ... No era tampoco bastante, para dar salida regularmente a la creciente corriente de tráfico que el movimiento de los negocios en un activo despertar, venía impulsando. Habíase creado por consecuencia de ese auge mercantil y por la vitalidad poderosa de la isla, entre los pueblos y la capital una considerable necesidad de comunicación rápida que constituía ya un problema de tráfico, que afectando a la economía del pasajero modesto, empezaba a afectar al desenvolvimiento progresivo de los pueblos, que se encontraba restringido por la comunicación escasa y retardada", *Ibidem*.

con entusiasmo por el público, que encontró en ellos una solución rápida y barata a las demandas del transporte. En consecuencia, pronto apareció un numeroso contingente de estos vehículos, aunque la visión de algunos autores como A. O'Shanahan obliga a reconocer que no siempre era un servicio cómodo:

"...el candray de nueve pasajeros –incluido el conductor– distribuidos en un tres-tres-tres, en el que los tres del medio se sentaban realmente en dos asientos abatibles, de manera que al que le tocara ir en el medio llevaba clavados en el trasero las barras de aquéllos, ítem tremenda incomodidad!, sólo soportada por la sacrosanta paciencia isleña.²⁷¹"



Foto VII.3. Piratas (modelo candray) en la entrada del muelle.

Por las carreteras del Norte, Centro y Sur los *piratas* aseguraron la frecuencia de transporte entre la capital y los pueblos más cercanos: Arucas, Telde, Teror, Santa Brígida y San Mateo. Llegaron a ser casi trescientos propietarios que con sus vehículos ayudaron a aligerar la demanda de negocios que estaba aplazada o interrumpida por la falta de comunicaciones entre los distintos lugares de la isla y que demandaba con acuciante necesidad²⁷².

²⁷¹ O'SHANAHAN, A. (1996): "Tartanas, jardineras, tranvías, guaguas, la Pepa: la locura en bicicleta" en O'SHANAHAN, A., ALEMÁN, G. y NARAS, J. (1996): *Una pequeña historia del transporte público en Canarias*. Pág. 17. Ed. Idca. Las Palmas de Gran Canaria.

²⁷² *Ibidem*.

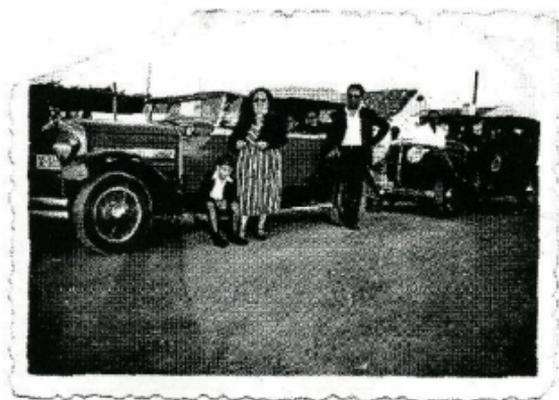


Foto VII.4. Coche *Pirata* y pasajeros en un descanso en Santa Brígida. Cortesía Gema Rodríguez.

Los progresos de esta iniciativa particular no se hicieron esperar, como tampoco las dificultades. Estas acaecieron en el momento en que confluyeron los intereses de estos particulares con la empresa concesionaria y cuando la Administración mostró su vertiente más intransigente y rígida. A la vez, se añadieron las dificultades de abastecimiento propias del periodo de entreguerras y de la posguerra: escasez de combustible, de neumáticos y de accesorios de repuestos.²⁷³ El servicio de los piratas estorbaba al monopolio *"aunque en realidad no perjudicaba a la empresa concesionaria de aquél, pues los coches ligeros recogían a una clase de pasaje de tiempo limitado y a un exceso creado por la propia existencia del servicio, que la otra empresa no podía atender"*²⁷⁴. Así, concurrían dos hechos insólitos: primero, el de una empresa concesionaria que hacía dejación manifiesta del servicio que debía prestar y que no era sancionada por la administración; y segundo, la aparición de una forma espontánea de transporte que interfería en los servicios de la concesionaria y que tampoco recibía sanción alguna. De esta manera, ni la dejación, ni la apropiación del servicio se controlan. Tanto la administración insular como la central eran conocedoras de estos hechos y durante muchos años prefirieron no intervenir en el conflicto.

²⁷³ La Provincia, 4 de febrero 1950, pág.4.

²⁷⁴ *Ibidem*.

Así pues, los coches de hora y los piratas coexisten muchos años sin que las administraciones intervengan, sólo en julio de 1945 una autorización oficial permite el servicio de transporte de viajeros con pago individual, pero quedando sujeto a la coordinación con los monopolios establecidos. De esta manera se introduce un conflicto administrativo: la tolerancia de un servicio ilegal, que no tiene ningún tipo de concesión, en convivencia con la concesionaria. AICASA, que sigue manteniendo un servicio deficiente, intenta eliminar el servicio de los *piratas* y conseguir la concesión en exclusiva y así, en enero de 1947 a los *piratas* se les niega la concesión de nuevas autorizaciones porque se produce la *normalización* (que no, la concesión en exclusiva) de los servicios de la empresa concesionaria, del transporte por carretera²⁷⁵.

b. De los *piratas* al paso de las sociedades cooperativas

El conflicto en el transporte regular de viajeros se mantiene aún a finales de los años cuarenta. La empresa concesionaria no era capaz de prestar el servicio de forma eficaz y los *piratas*, vehículos más pequeños y más rápidos, ejercían una fuerte competencia realizando las mismas rutas minutos antes que los *coches de hora* por lo que, eran más capaces de solventar las necesidades de desplazamiento de los usuarios. Los trabajadores de los piratas, en un intento de defender sus intereses y su trabajo, que hasta entonces realizaban de forma aislada, se unen en varias cooperativas para intentar organizarse frente a la Administración; por ello se constituyeron varias cooperativas: la del norte (cooperativa de transporte ligeros del norte, sus socios son propietarios de vehículos taxi, pero a pesar de poseer la tarjeta de transporte urbano se dedicaban al transporte interurbano con cobro individualizado y sólo actuaban en la zona norte), la de Fargas y Moya, la de San Miguel de Valsequillo, la del Sur, la del 48 y de productores taxistas del Municipio de Ingenio, que ante la necesidad de incrementar el número de socios, aumentan también el ámbito geográfico y se convierten en la *Cooperativa de Unión de Transportes Ligeros* (CUTRALI).

²⁷⁵ La Provincia, 17 de agosto de 1972, pág. 8.

La realidad de los trabajadores de los *piratas* chocaba con los preceptos generales del transporte en el resto del territorio español. La Administración aplicaba por igual la normativa a cooperativas de transportistas, a la concesionaria y a un grupo de trabajadores que particularmente había tomado las atribuciones de empresa de transporte; pero en cambio, no tenía en cuenta las peculiaridades de la organización territorial: un único sistema de transporte, la carretera, la concentración de negocios y administrativa en Las Palmas y el papel del puerto como elemento principal de la economía, que generaba una notable movilidad a la que la concesionaria no ofrecía solución.

La conversión de los *piratas* en cooperativas significa la inclusión de un nuevo elemento en el conflicto del transporte. El trabajo individual y la lucha aislada de cada uno de los trabajadores de los *piratas* ante la administración central no hicieron mella en estos trabajadores después de numerosos recursos y solicitudes. Con la unión de los esfuerzos y de muchos trabajadores en CUTRALI, surge un caso excepcional en la organización del Estado. Por una parte, una cooperativa de productores es reconocida oficialmente para la ejecución de un determinado trabajo: el transporte ligero por carretera, y por otra, los preceptos legales dimanados de la antigua reglamentación de transportes que amenaza con suprimir el trabajo propio de esta cooperativa. La administración no podía obviar el papel de "servicio público" que prestaban los *piratas*, que conservaron e incrementaron la movilidad económica y de pasajeros en la isla durante más de una década. La caducidad de la concesión del monopolio de transporte en Gran Canaria, en julio de 1947 y "*el desarrollo adquirido por el transporte mecánico por carretera en la Península hacen necesaria una nueva ley, y en diciembre del mismo año se dicta la Ley de Coordinación de Transportes Mecánicos Terrestres*"¹²⁷⁶, que no contempla la situación de los trabajadores de los *piratas*; la nueva Ley invita a la continuación de la situación de inestabilidad hasta finales 1948, momento en el que se dicta una Orden Ministerial por la que se regulariza la prestación de los servicios de transportes ligeros en la isla de Gran Canaria.

La citada Orden Ministerial reconoce la especificidad del transporte en esta isla y el carácter excepcional con respecto al resto del territorio nacional, "*Existe en la*

isla de Gran Canaria –dice- determinado número de vehículos de de [sic] servicio público de viajeros que funcionan con una modalidad especialísima por razón de las circunstancias excepcionales que concurren en los transportes por carretera de esta isla, desprovista de ferrocarriles²⁷⁷”; a la vez que valora positivamente la utilidad y necesidad de este servicio. Evidentemente también contiene limitaciones: "que no sean obstáculo en ningún caso al desarrollo futuro de los servicios regulares que deben ir paulatinamente absorbiendo los servicios individuales que ahora se pretenden regularizar"²⁷⁸ y que los titulares de las autorizaciones reúnan la condición de ser conductores de sus propios coches matriculados a su nombre.

La O.M. de 11 de diciembre de 1948 da lugar al reconocimiento oficial de la empresa *Cooperativa de Productores de Transportes Ligeros por Carretera de Las Palmas*, la cooperativa del 48, que surge de la unión de unos 110 propietarios de vehículos-taxis que realizaban en la isla el transporte de viajeros por carretera, a la que no se unieron los taxistas de Firgas, Agaete, Guía, Gáldar y Moya²⁷⁹. Esta nueva cooperativa nace como una empresa de servicio público con autorización para continuar explotando los servicios discrecionales de transporte de viajeros con pago individual hasta nueva orden; es decir, no es titular de una concesión, pero posee la autorización excepcional para el cobro individual por asiento, lo que resulta inaudito, porque este tipo de vehículos posee la tarjeta de servicio discrecional y es incompatible con el cobro individual por asiento. Esta autorización sólo era aplicable a los socios de la cooperativa del 48 siempre y cuando sean ellos los que conduzcan sus propios vehículos y que sus salidas no coincidan con las señaladas para los servicios regulares, práctica que estaba muy extendida entre los piratas, y se le conceden los itinerarios de Las Palmas a Arucas, Las Palmas a San Mateo, Las Palmas a Santa Brígida, Las Palmas a Telde, y Las Palmas a Teror.

Esta normativa regula los servicios de la *Cooperativa de Productores de Transportes Ligeros por Carretera de Las Palmas* y les autoriza a realizar el servicio regular con cobro individual sólo en los anteriores recorridos. Esta resolución fue posible porque la concesión a la Compañía Melián estaba caducada y no existía

²⁷⁶ *La Provincia*, 16 de Febrero 1950.

²⁷⁷ *Ibidem*.

²⁷⁸ Extracto de la Orden Ministerial.

²⁷⁹ *El Eco de Canarias*, 27 de agosto de 1971, pág. 27.

ningún concesionario oficial del servicio regular de transporte de viajeros en la isla de Gran Canaria; pero, especifica que los servicios de la cooperativa serán absorbidos paulatinamente por una empresa en el momento en que se produzca la concesión. A pesar de estas especificidades, la *cooperativa del 48*, continuó prestando sus servicios cuando se le otorgó la concesión a AICASA en 1952²⁸⁰, y ésta hizo dejación en la prestación. Es una cooperativa que utiliza vehículos ligeros, microbuses y coches de 7 a 9 plazas, y fue gradualmente adquiriendo consistencia en el transporte regular; este hecho es patente cuando en 1959 compró 50 microbuses que la FORD importó y que AICASA rehusó comprar, renovando así su flota. Las dos cooperativas (CUTRALI y Productores de Transporte Ligeros por Carretera de Las Palmas) sobreviven a los conflictos que afectaron a la empresa concesionaria hasta los primeros años de la década de los setenta.

En 1961, el Ministerio de Obras Públicas tolera²⁸¹ la realidad de un conjunto de cooperativas que realizaban el servicio de transporte regular de viajeros ante el incumplimiento de AICASA. Las cooperativas deciden unirse en una nueva: La *Cooperativa de Unión de Productores de Transporte Ligeros de Gran Canaria* (CUPTRALI) que acoge a todos los piratas de las cinco cooperativas (unos trescientos cooperativistas) que se habían extendido por toda la isla salvo los de la *Cooperativa de Productores de Transportes Ligeros por Carretera de Las Palmas* (Aucas, San Mateo, Santa Brígida, Telde y Teror).

Las dos cooperativas mantienen servicios regulares coincidentes con los de la empresa concesionaria en todas las líneas principales y en algunas de las líneas secundarias; y ambas solicitan en varias ocasiones el otorgamiento de la concesión de transporte regular. Pero en 1964 la situación para AICASA era insostenible: no pagaba las nóminas, los talleres no tenían medios para reparar los vehículos y la empresa no obtenía beneficios. Para conseguir poner remedio a tal estado de cosas hubo reuniones de la empresa concesionaria con los piratas agrupados en las cooperativas para intentar eliminar la *competencia desleal*. Después de más de un año de negociaciones, una de las sociedades, la cooperativa de Gáldar, Guía y Agaete, la *Gran Cooperativa*, con unos 50 empleados (de un total de 450 de

²⁸⁰ Orden Ministerial de 17 de noviembre de 1952.

²⁸¹ B.O.P. de 9 de octubre de 1961.

AICASA) compraron AICASA a la que no se quisieron unir los piratas ni el resto de las cooperativas. La realidad demostró que este acto no sirvió para solucionar los problemas de la empresa. Se intentó una operación de maquillaje mediante la compra de 15 vehículos de quince plazas y unos 100 de veinte plazas que tampoco resolvieron el problema debido a la incapacidad de absorber el creciente número de viajeros²⁸².

Tres años más tarde, mediante la Orden Ministerial de 25 de noviembre de 1967, inexplicablemente, se vuelve a renovar la concesión de los transportes de viajeros a la empresa AICASA²⁸³ a la que se le autoriza cubrir todos los servicios de Gran Canaria (Norte-Centro-Sur). Pero esta concesión no acabó con los problemas del transporte, que continuaron en la Isla durante casi una decena de años más, coexistiendo las diversas cooperativas y la empresa concesionaria²⁸⁴.

c. Otros sistemas de transportes

A principios de la década de los setenta surge la propuesta de comunicar la capital insular con Maspalomas mediante un tren vertebrado subaéreo, que finalmente no se llevó a cabo. Esta idea de unir mediante un ferrocarril distintas zonas de la ciudad o de la isla, no era nueva. A finales del siglo XIX el tranvía primero y *la Pepa* después, unían Las Palmas (la zona de Triana-Vegueta) con el Puerto (no sólo con el Refugio, si no con el Barrio del Puerto, donde se concentraban los negocios portuarios), ambos servicios funcionaron muy pocos años en funcionamiento debido principalmente a la lentitud y deficiencias; y a la escasa visión empresarial con que se afrontó el servicio. El primer viaje de la locomotora se realizó entre Las Palmas y el Puerto el 1 de octubre de 1890. El tranvía debería ser arrastrado "por sangre" pero Antúnez, su concesionario, consiguió que le otorgasen el empleo del vapor, mediante la Ley aprobada en Cortes el 30 de mayo de 1885 para el caso concreto del transporte en Gran Canaria; este hecho sirvió de precedente para que en Santander y en Bilbao solicitaran el mismo cambio²⁸⁵. De todas maneras, este tren no cubrió las expectativas que la ciudad había puesto en

²⁸² **La Provincia**, 22 de agosto 1971, pág 10.

²⁸³ **Autobuses Interurbanos Canarias, S.A.** Memoria Anual.

²⁸⁴ **El Eco de Canarias**, 21 Agosto, 1971, pág.21.

²⁸⁵ **La Correspondencia**, nº 371 de 26 de mayo de 1886.

él; la lentitud, los continuos accidentes, los abusos en la modificación de los horarios y los precios por parte del concesionario y la mala calidad de los servicios, fueron suficientes causas para que desapareciese en 1910²⁸⁶.

A este *cacharro* de tren lo sustituyó otro eléctrico que sólo funcionó hasta 1937. *"Durante la segunda guerra mundial por la escasez de carburantes, fue necesario resucitar el tren; con lo que quedaba en las cocheras y una pequeña locomotora se puso en marcha La Pepa, que pronto acaparó la simpatía del sufrido vecindario. Su vida fue muy corta pero intensa .../... el de los asientos reversibles, a los que les daba la vuelta el cobrador al finalizar el recorrido; el de la campanilla, impulsada con insistencia por el pie del conductor; el de los viajeros venerables que, sin levantarse de su asiento, mandaban parar el tren tirando de la cuerda con el puño del paraguas o del bastón"* (ALZOLA, 1968; 157 y 158).

El tren vertebrado subaéreo de Goicochea se presentó como un medio de transporte que serviría para comunicar la zona turística del sur y la ciudad de Las

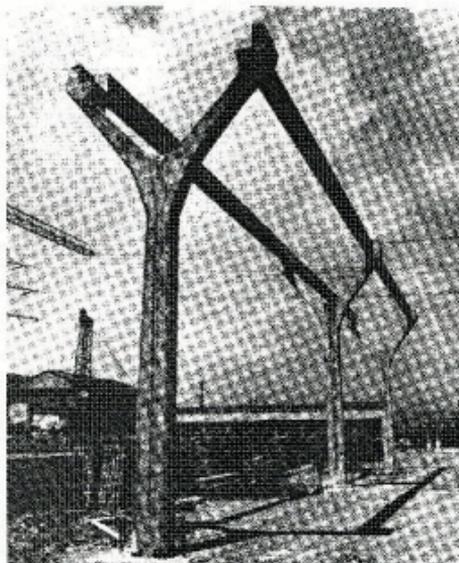


Foto VII.5. Pilares en "Y" de la estructura del tren vertebrado.
FUENTE: MÁRQUEZ, F., 1972. Revista Sarsóf.

Palmas de Gran Canaria y no como una alternativa o complemento a los transportes interurbanos. Muchas fueron las causas que lo hicieron fracasar casi antes de demostrar su viabilidad.

Por una parte estaba la estética; el tren circularía por la acera del Naciente de la recién recuperada avenida marítima sobre pilares de unos siete metros de altura, en forma de "Y" (Foto VII.5), separados unos diez metros, lo que obligaba a colocar un gran número de estos pilares.

²⁸⁶ Diario de Las Palmas nº 7.121 de 16 de agosto de 1910.

Las necesidades y peculiaridades de su estructura hubieran supuesto la desaparición del paisaje del frente marítimo (MÁRQUEZ, F., 1972a) y la imposibilidad de utilizarlo como paseo, por el ruido, inseguridad e incomodidades. Ahora, treinta años después es incomprensible la tozudez, el persistente interés de las autoridades tanto municipales como nacionales, en ubicar en aquel momento el tren en la avenida marítima; más si se tiene en cuenta la cantidad de espacio libre de que se disponía unos metros más al interior.

Por otra parte, estaban las presiones de los grupos económicos del transporte. El conflicto de los transportistas había hecho mella en la sociedad y en la administración después de casi tres años de problemas en los servicios y la línea de tren concurría con la más rentable. Además, estaban los empresarios de compra venta de vehículos y los de alquiler que verían mermados significativamente los beneficios de un negocio francamente rentable; sin olvidar que las empresas de transporte discrecional promovieron este conflicto porque cubrían un servicio entre el Puerto, barrio donde se concentraba la mayor parte de los turistas, y el sur, en un día, eliminando el trasbordo de las jardineras guaguas y el coche de hora en el antiguo *hoyo*, que se llevase a cabo este proyecto desaparecerían .



Ilustración VII.2. Esquela por el paseo marítimo de PATIÑO, aparecida en la Revista Sansofé, nº 116, en 1972.

Y, por último, aunque con toda probabilidad existiesen más causas, estaba la viabilidad. La S.A. Transeuropea, que promovía esta iniciativa, propuso una línea directa entre Las Palmas y Maspalomas sobre un proyecto casi experimental (MÁRQUEZ, F., 1972b) que no terminaba de resolver todas las dudas surgidas: cambio de vía, estaciones elevadas, etc. Y, sobre todo, no era una iniciativa que resolviese el problema de tráfico mediante la potenciación del servicio de transporte interurbano, sino que muchas veces se entendió como un tren para el desplazamiento de turistas.

Entre el conflicto del transporte interurbano, la polémica del tren y la posibilidad de no realizar la autovía del sur, que entonces era sólo un proyecto, la desaparición del paseo marítimo y la constatación de que el tren no sería un bien social, en 1975 el Ministerio de Obras Públicas ordenó el desmantelamiento, después de una exhibición desastrosa a la que no asistió ninguna autoridad local e insular y que no consiguió cubrir ninguna de las expectativas de la empresa promotora; tan es así que la *"máquina realizó un desplazamiento al golpito a lo largo de un kilómetro del litoral capitalino"*²⁸⁷. Así, casi treinta años después algunos valoran esta desaparición como la pérdida de una posibilidad de desarrollo mientras que otros sostienen que lo mejor que le ha podido ocurrir a la ciudad es no contar con esa ingeniería "de nombre".

d. Una atmósfera de conflictos en el transporte de viajeros: 1971-1973

A pesar de la renovación de la concesión, AICASA seguía arrojando pérdidas, *"más de treinta millones de pesetas en deudas con la Seguridad Social y otros tantos millones a numerosos acreedores"*²⁸⁸. Estas deudas son justificadas por la empresa, por una parte, por el incremento del coste derivado de la nueva ordenanza laboral de transportes; por otra, por las nuevas bases de cotización de los Seguros Sociales; y también por el hecho de que los trabajadores de la construcción no trabajasen los sábados por la tarde lo que privaba a la empresa de una considerable cantidad de usuarios, así como por las vacaciones de los estudiantes y la ausencia de ganancias

²⁸⁷ La Provincia. Diario de Las Palmas, 24 diciembre de 2001, pág. 16.

²⁸⁸ La Provincia, 17 agosto 1971, pág 16.

al estar vigentes las tarifas del año 1956²⁸⁹. Esta situación de quiebra de AICASA provocó el impago de los salarios a los trabajadores y éstos iniciaron una huelga general en agosto de 1971; es el comienzo de un conflicto que no encontrará solución hasta bien entrado el año 1973.

Las cooperativas demandaban unos precios asequibles y aceptables para el usuario basándose en que el transporte de viajeros es un Servicio Público, (siglas que aparecen en los vehículos), y critican que AICASA sea una empresa con claro matiz capitalista, con inversores y accionistas que quieren recuperar e incrementar los beneficios de su capital. Por esto surgen propuestas que abogan por la imposición de un precio *político* de los billetes, que si bien no generaban beneficios, pudieran ser asumidos por organismos como el Cabildo y los diversos Ayuntamientos.



Foto VII.6. Coche de hora de AICASA, Daimler de 1950, conocido por *Pampanini* en honor a la actriz italiana que vino a Gran Canaria a rodar la película Tirma, y que sustituyeron a los *retretes*, vehículos de la misma marca del año 35, denominados así porque los conductores iban encerrados en la cabina. FUENTE: www.salca.es.

Es evidente, que la huelga de trabajadores de AICASA puso *"al descubierto extrañas irregularidades en su organización y administración, además de la falta de ordenación, hasta extremos absurdos, del transporte de viajeros en la isla"*²⁹⁰. Después de numerosas reuniones, se acuerda por el que las dos grandes cooperativas se comprometen a realizar el servicio que hasta entonces desempeñaba AICASA, así como a absorber al total de trabajadores de la empresa. Tales compromisos llevan consigo, entre otras, las siguientes condiciones, primero que se

²⁸⁹ La Provincia, 14 agosto 1971, pág. 12.

²⁹⁰ "Salca. Una Sociedad Laboral en peligro", Revista Sansofé, nº 102, 1972, pp. 7-11.

otorguen a las cooperativas las concesiones, con carácter definitivo, por parte del Ministerio de Obras Públicas para el transporte regular de viajeros en Gran Canaria. Segundo, que las concesiones se otorguen a las cooperativas con carácter de concesionario oficial y no de cercanías²⁹¹. La falta de acuerdo entre el Ministerio, que exigía a las cooperativas la asunción de todas las deudas de AICASA, los trabajadores, que no aceptaban ningún acuerdo mientras no se les abonaran los salarios y los atrasos de las pagas y, por último, las cooperativas que exigían poder rescindir los contratos de los trabajadores que no fueran necesarios, hicieron inviable una solución. A partir de aquí la existencia de AICASA sería simbólica puesto que aunque sigue siendo sobre el papel la concesionaria legal no tenía personal para cubrir el servicio.



Foto VII.8. Coche de hora cruzando el barranco Guiniguada.

Los trabajadores, entre los que hay a favor y en contra de incorporarse al trabajo, se oponen a la solución de que las cooperativas se hagan cargo del servicio de viajeros que realiza AICASA; mientras, se inician conversaciones con trabajadores de Sociedades Anónimas Laborales de Transportes como SALTUV (de Valencia) y SALMA (de Palma de Mallorca) ante la posibilidad de convertir AICASA en Sociedad Anónima Laboral.

Los representantes de los trabajadores, sopesando las ventajas e inconvenientes de la anterior propuesta, piden al Presidente del Consejo de Ministros el 13 de septiembre de 1971 una serie de condiciones. Primero que no se declare

²⁹¹ La Provincia, 1 septiembre de 1971, pág 5.

caducada la concesión a la empresa AICASA, ni que se tramite en su contra expediente de caducidad, que ya se había solicitado ante el incumplimiento del servicio por la huelga durante más de quince días. Segundo, que no se conceda autorización ni se otorgue concesión de servicios interurbanos en la isla de Gran Canaria a las cooperativas de "Productores de Transporte Ligeros por Carretera de Las Palmas" y "Unión de Productores de Transportes Ligeros de Gran Canaria", y tercero, que se autorice a la empresa AICASA su transformación en Sociedad Anónima Laboral.

La idea de formar una Sociedad Anónima Laboral va cobrando más fuerza entre los trabajadores de AICASA, sobre todo después de las ayudas de formación y económicas ofrecidas por los trabajadores de SALTUV; así el 21 de septiembre de 1971 se crea SALCA (Sociedad Anónima Laboral Canaria de Autobuses) que tiene *"por objeto la explotación del transporte de viajeros con servicios complementarios y la creación, en su caso, de nuevos servicios o la ampliación de los existentes.../... con un capital social de 60.000 pesetas y estará representado por seis mil acciones nominativas de diez pesetas cada una"*²⁹² y desde esa fecha se convierte en la nueva empresa de transporte regular de viajeros a pesar de que no tiene ningún tipo de legalidad en materia de transporte²⁹³ y arrastra todos y cada uno de los problemas que tenía la empresa concesionaria: coches caducos, en mal estado y destartalados, incapacidad de conseguir créditos, competencia con los *piratas*.

El panorama del transporte de viajeros por carretera en Gran Canaria a finales de 1972 era desolador. Por un lado estaban los cooperativistas que no querían dejar de serlo, basándose en la rentabilidad de sus servicios, en los años de experiencia y actividad que redundaban en un servicio muy competente y desde luego, en el salario que percibían; además la incorporación a la Sociedad Anónima se consideraba una regresión en sus aspiraciones laborales, puesto que pasarían de ser trabajadores autónomos, con la libertad y la garantía de un trabajo asociado, a ser trabajadores asalariados. La incorporación a SALCA suponía pertenecer a una gran empresa que desde su creación no había sido capaz de solucionar los problemas que demandaba el servicio, ni de pagar los salarios a sus empleados; es más, las

²⁹² **Revista Sansofé**, nº 102, *op.cit.*

²⁹³ **La Provincia**, 27 de agosto de 1972, pág.4.

Sociedades Anónimas Laborales eran una modalidad empresarial con escaso desarrollo en España, sin regulación legal específica, que no permitía asegurar su eficacia. Y por otro, estaban los trabajadores de la concesionaria que no querían ser cooperativistas, por el desembolso que supondría tener que comprar sus propios vehículos.

Además de la empresa concesionaria y las cooperativas de piratas con licencia de vehículos-taxi, había en el panorama del transporte en Gran Canaria dos elementos más, de menor importancia, pero que también intervinieron en el conflicto de este sector: por un lado, los denominados "repiratas", que eran vehículos autorizados: taxis, servicios discrecionales, servicios regulares e incluso vehículos particulares sin ningún tipo de autorización que se dedicaban por las buenas al transporte interurbano y por otro, las empresas titulares de alguna pequeña concesión independiente de AICASA²⁹⁴.

Por todo ello esos años el transporte era un mercado confuso y muy disperso, con intereses diversos y actitudes empresariales muy dispares. Los cooperativistas pretenden que los trabajadores de la concesionaria se integren en las cooperativas, aduciendo la viabilidad y la posibilidad de pasar de asalariados a socios y, los trabajadores de AICASA deseaban que desapareciesen los piratas basándose en su ilegalidad; o a lo sumo, que se incorporaran a la Sociedad Anónima Laboral, a lo que las cooperativas se niegan.

Ante esta situación, el Gobierno dicta en 1972 un Decreto Ley²⁹⁵ que obliga a los transportistas a dividir las líneas de transporte en dos grandes sectores y a crear, por un lado, una Sociedad Anónima Laboral a los entonces trabajadores de AICASA y por otra, una Sociedad Anónima a los cooperativistas, a las que se les concederán sendas concesiones, en las que tendrán preferencia los primeros. Así nacen, por una parte, Unión de Transportes Insulares S.A. (UTINSA), en la que confluyen las cooperativas de *piratas* y por otra, Sociedad Anónima Laboral Canaria Autobuses Interurbanos (SALCAI) de la que forman parte fundamental los trabajadores de AICASA.

²⁹⁴ *Ibidem*.

²⁹⁵ Decreto Ley 9/1972 sobre la ordenación del transporte público interurbano de viajeros por carretera en la Isla de Gran Canaria. B.O.E. 24 noviembre de 1972.

De aquella lucha entre la empresa concesionaria, los piratas, la administración y demás agentes que intervinieron en el conflicto se derivaron cuantiosos problemas, que no se resolvieron hasta la unificación en GLOBAL. Destaca por un lado, la batalla entre las empresas de transporte regular con las discrecionales (conflicto entre el interés público y el privado) y por otro, la lucha por la apropiación de distintos servicios por parte tanto de UTINSA como de SALCAI. Sirva tan sólo de ejemplo el conflicto por el servicio en el *campus* universitario de Tafira.

2. Las empresas de transporte regular de Viajeros

a. UTINSA

UTINSA nació de la tradición de un sistema de transportes que había arraigado en la población, especialmente en la del centro y norte de la isla: los *piratas*. Esta empresa, que recibe la concesión de las líneas del centro y del norte de la isla, es una Sociedad Anónima de 323 acciones de valor nominal de 100.000 pesetas cada una y que cuenta con un Consejo de Administración formado por los Presidentes de las distintas Cooperativas preexistentes. En la fecha de su constitución, UTINSA suma 130 trabajadores en su plantilla y 50 guaguas compradas a crédito.

En 1988 UTINSA firma con el Gobierno Autónomo de Canarias a través de la Consejería de Turismo y Transporte, un contrato-programa consistente en una subvención para cubrir los déficit que conlleva el servicio público y para comprar nuevas guaguas. La vigencia del contrato era de cuatro años. Los mejores momentos vividos por UTINSA se dan a principios de la década de 1990, cuando se incorporan 102 guaguas completamente nuevas. En ese momento, realizaba 156 servicios diarios y su plantilla se había incrementado hasta 303 trabajadores.

b. SALCAI

El grupo promotor de SALCAI nació de una reunión convocada por AICASA. La mayoría de los productores-accionistas que componía la plantilla de SALCAI provenía de la desaparecida empresa concesionaria AICASA. Y se gestó gracias a las

ayudas informativas y económicas, un préstamo de cinco millones de pesetas²⁹⁶ de una empresa valenciana, SALTUV, que era gestionada directamente por los trabajadores

El decreto Ley 9/72 publicado en el B.O.E., venía a regularizar los transportes en las islas, con el nacimiento de dos sociedades: SALCAI, una Sociedad Anónima Laboral que posee la línea Sur y UTINSA, que está más ligada a la tradición de los *piratas* que llevaría sus servicios a la zona Norte y Centro de la isla.

SALCAI inicia sus servicios el 6 de octubre de 1973 después de más de tres años de conflicto con la Administración central, con la anterior concesionaria y con el resto de los transportistas del servicio regular de viajeros. Los inicios, a pesar de que teóricamente iban a ser más alentadores, fueron muy adversos. Tuvieron que hacer frente a los préstamos del Fondo Nacional de Protección del Trabajo y de la Caja de Ahorros y a los alquileres del parque móvil; además, tuvieron que enfrentarse a la crisis energética y al alza continuada de los precios del crudo²⁹⁷, a las inacabables obras de la autovía GC-1 y a la persistencia de los servicios clandestinos; sin olvidar que desde su constitución modificó totalmente el sistema de gestión de la empresa y que a partir de entonces, los trabajadores, aparte de la aportación de su trabajo intervinieron en la producción y se convirtieron en gestores de esta producción.

Pero a pesar de las circunstancias económicas y de estar sólo un año en funcionamiento, a finales de 1974 había desplazado, por las 31 líneas, a más de doce millones de viajeros; había completado la flota base y además empezaba a formar el patrimonio de la Sociedad mediante la compra de oficinas y solares²⁹⁸.

²⁹⁶ Memoria anual SALCAI, 1975

²⁹⁷ **Revista Informativa Salcai y Fulca**, 1975, pág. 3 y ss.

²⁹⁸ **Memoria Salcai**, 1974.



Ilustración VII.3. Revista Informativa Salcai y Fulca, 1975, pág.19.

Estas dos empresas coexisten durante más de veinticinco años con resultados y servicios bien distintos. En el momento de la creación de las dos empresas el boom turístico de la isla comenzaba a iniciarse y ello favoreció sobre todo a la empresa SALCAI; además los trazados menos sinuosos de las carreteras y la existencia de la autovía del Sur (GC-1) hicieron el transporte más efectivo y más rentable. Mientras, UTINSA, se encargaba de las zonas peor comunicadas, con carreteras deficientes y estos factores contribuyeron a un transporte mucho menos efectivo y rentable.

c. GLOBAL

La Administración autonómica y el Cabildo Insular instaron en 1997 a las dos empresas a llegar al entendimiento para constituir una única empresa de transporte público de viajeros de gran calado que mejorara la calidad del servicio. Parecía lógico que hubiera una sola empresa de carácter interurbano

Este hecho tuvo lugar el 22 de enero de 2000 cuando la empresa UTINSA vota a favor de la unión en una sólo empresa de transporte, hecho que ya había realizado días antes SALCAI²⁹⁹ tras numerosas negociaciones para integrar dos culturas empresariales bien distintas, la del coche de hora y la de los piratas. GLOBAL se convierte entonces, en la empresa que aglutina UTINSA y SALCAI, con una plantilla de 770 socios-trabajadores, una flota de 310 guaguas, que la convierten en una de las más importantes compañías del sector en España y en la primera de economía social dedicada a esta actividad

D. El futuro inmediato

Hay que entender que el transporte público no es un servicio para aquellos que no tienen vehículo propio, a pesar de que ésta es la consideración que parece estar más arraigada en la población. Ello se debe a que los problemas inherentes al transporte han obligado a considerarlo así. Aunque determinadas líneas o trayectos están bien estructurados y el número de viajeros de éstas es óptimo, no ocurre lo mismo con todas. Algunos trayectos dejan incomunicados ciertos asentamientos e incluso barrios. Además también están mal conectados enclaves estratégicos como, por ejemplo, el Hospital Insular, el Hospital Doctor Negrín o el Campus Universitario.

Las condiciones macroeconómicas que potencian el consumo privado también intervienen en incrementar el diferencial entre el transporte público y privado. Se ha invertido en mejorar la red viaria mediante ampliaciones y corrección de trazados, e incluso en implementarla, pero si no se ha hecho una inversión similar en mejorar el transporte público, la carretera se vuelve más atractiva lo que hace que se incremente el número de usuarios y los que ya usaban el transporte público optarán por usar el transporte privado. Esto hace que no se resuelva uno de los problemas por los que se crea o mejora la infraestructura: el tráfico y, por el contrario se incrementa la congestión.

²⁹⁹ **La Provincia**, 23 de enero de 2000, pág 27.

Pero no se puede pretender el uso del transporte público cuando las conexiones entre diversos trayectos son deficitarias, los tiempos de acceso a pie son inmensos y los tiempos de espera son muy elevados. Si se quiere incrementar el número de viajeros en transporte público se tienen que mejorar necesariamente estos aspectos, para que el tiempo del trayecto sea más o menos similar al del vehículo propio. Hay que establecer una tupida red de transporte, probablemente combinada, que no siempre requerirá vehículos de gran tamaño, pero desde luego tendrá que ser una red eficaz. Podría ser algo así como un sistema mixto que haga que los grandes desplazamientos, por ejemplo entre Telde y Las Palmas, o entre esta última y Santa Brígida, se cubran mediante los servicios actuales pero que los trayectos intermedios, por ejemplo entre La Garita y Telde o entre Pino Santo y Santa Brígida, se cubran mediante auto-taxis o guaguas pequeñas de frecuencia elevada. Pero no se puede pretender resolver estos problemas desde los puntos de origen o destino como soluciones concretas, porque el sistema de transportes debe ser un sistema articulado que conecte todos y cada uno de los puntos donde se origine demanda de desplazamientos. Esta perspectiva es la que contribuirá a resolver el problema del tráfico interurbano de pasajeros en Gran Canaria.

Las características específicas del modelo territorial grancanario caracterizado por la proliferación de entidades dispersas y caseríos, por la localización de más del 90% de su población por debajo de los 400 m. y la localización polarizada de actividades productivas determinan una serie de disfuncionalidades que son la base para analizar el sistema de transporte.

Al carácter insular, alejado del territorio continental donde se localizan los centros económicos y decisorios hay que añadir algunos rasgos internos que podrían sintetizarse en los siguientes puntos:

- crecimiento demográfico acelerado, debido más a la inmigración que a la propia dinámica natural, aunque esta no es negativa.
- limitado crecimiento industrial, condicionado por la lejanía de los mercados y la ausencia de materias primas.
- debilidad del sistema urbano. Una sola ciudad supera los 300.000 habitantes y el resto de las mayores no llega a los 100.000.

- ausencia de una política territorial que fomente una estructura urbana más equilibrada, que mediante la dotación de equipamientos y servicios a las ciudades intermedias desahogue la capital insular y permita funcionar a éstas como cabeceras comarcales.

- por último, y como consecuencia de todo lo anterior, o quizá los anteriores rasgos son a causa de una desarticulación territorial profunda por los seculares déficit de infraestructuras. A pesar de las mejoras realizadas en la red viaria y de las que están en proceso de ejecución subsisten importantes problemas de conectividad sobre todo entre las capitales municipales secundarias, por ejemplo: Firgas, Moya, Santa Brígida, Teror, Valsequillo y San Mateo.

VIII

LA MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN

El mapa de intensidades de tráfico y la movilidad de viajeros

La circulación es el reflejo de la estructura del espacio urbano, en cuanto que indica dónde están los polos, cuales son los ejes y como los unos y los otros se jerarquizan (BASTIÉ Y DEZERT, 1980). El espacio urbano se define por la irrigación de múltiples flujos circulatorios, flujos que son de desigual intensidad y de volumen variable en el tiempo.

Los desplazamientos de la población a diferencia de los de los productos y mercancías y los de la *información* se basa en la concurrencia de los desplazamientos regulares entre el domicilio y el lugar de trabajo sean diarios o pendulares y los traslados diarios de estudiantes y escolares y los no regulares ya sean profesionales: reparaciones, distribuciones, negocios, etc. o realizados por particulares: ocio, compras, turismo, etc.

Para la explicación de la movilidad rodada en vehículos se han utilizado los datos de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias y los del Área de Obras Públicas del Cabildo Insular de Gran Canaria desde 1990 hasta el 2000. Pero antes se realizará una breve descripción de las vías principales para luego explicar los aforos que soportan.

Como ya se ha apuntado más arriba, la forma circular de la isla y la localización en el cuadrante noreste de la capital, han constituido un viario semirradial en el que Las Palmas de Gran Canaria ejerce de punto central. De ella parte hacia el

oeste, sur y suroeste las tres principales vías de comunicación que se completan con un entramado denso de carreteras secundarias, tanto por categoría como por desplazamientos, que permiten conectar los diversos asentamientos de las comarcas de la Isla. Éstas son: la autopista del sur, la autopista del norte y la autovía del centro.

a.- La autovía-autopista del sur (GC-1), tiene su origen en La Isleta, atraviesa la ciudad de Norte a Sur recorriendo la plataforma costera del cuaternario por la



Foto VIII.1: La autopista del sur en la salida de Las Palmas G.C. (C.Moreno)

Avenida Marítima del Sur, y continúa hacia el Aeropuerto de Gando hasta Arguineguín. Es la vía más transitada de la isla, en los últimos quince años se le ha dotado de un tercer carril hasta el Aeropuerto, se han modificado los nudos de conexión y salidas y

entradas a los núcleos más importantes mediante pasos subaéreos: Hoya La Plata, Jinámar, Telde, Melenara, Vecindario, Tarajalillo, Playa del Inglés, etc. Pero no se ha conseguido unas conexiones adecuadas entre esta vía y las otras dos más transitadas: la GC-2, por el norte y la GC-110 por el centro; puesto que con la primera enlaza mediante un semáforo y con la segunda por un estrechamiento. La autopista GC-1, en el inicio de su recorrido se apropia de la vía rápida de la ciudad, la Avenida Marítima, puesto que aún hoy la ciudad no tiene culminada su vía de circunvalación, de ahí que una buena parte de los aforos medidos en este tramo corresponda a la circulación interna de la ciudad.

La evolución de los aforos desde los primeros años de los noventa hasta el 2000 ha sufrido un incremento en la práctica totalidad de las carreteras, pero tanto en una como en otra fecha se mantienen las mismas pautas. El eje viario del sur es el

que más aforos sostiene. Los extremos de este eje viario recogen cantidades bien distintas y oscilan entre los 151.046 veh/día de Las Palmas y los 24.266 veh/día de Arguineguín, de tal manera que, los aforos van disminuyendo paulatinamente. Ya en la Potabilizadora, a 2 km. del extremo sur de la ciudad, el volumen de vehículos se reduce en una tercera parte puesto que la autopista pierde el carácter de viario propio de la ciudad y porque en este extremo se localizan barrios dormitorio como Hoya La Plata y el Polígono de San Cristóbal. El número de vehículos se incrementa desde la Potabilizadora hasta Telde debido a la localización del centro de distribución y comercialización de alimentos frescos y congelados de primera necesidad y consumo diario: Mercalaspalmas, por un lado, y por otro, la ubicación de barrios y asentamientos, como Jinámar, barrio de edificaciones en bloque y escasos equipamientos que sirve de dormitorio a trabajadores de los municipios de *Telde* y *Las Palmas de G.C.* y que comparte con ellos su municipalidad; además, hay que considerar que *Telde* es un municipio con una economía activa gracias a la ubicación en su término de polígonos industriales: Goro, Salinetas, Las Rubieras, etc., y de numerosas empresas, comercio e industrias del sector del mueble principalmente, así como de naves de almacén, empaquetado y envasado e industrias de transformación; parte de este incremento también se debe a la localización de una gran superficie comercial en los márgenes de la vía, lo que produce importantes movimientos entre ella, Telde, los asentamientos del sureste y también de Las Palmas de Gran Canaria.

Una vez que se dejado atrás Telde, el número de vehículos continua descendiendo hacia el sur. El aeropuerto de Gando, primero, absorbe cerca de 15.000 veh/día, la desviación hacia Vecindario, después, se llega hasta el inicio del espacio turístico en Tarajalillo con casi 55.000 veh/día. Este flujo importante se mantiene porque entre la infraestructura aeroportuaria y el centro de atracción turística se sitúa la conurbación más populosa de la plataforma este: Cruce de Sardina-Vecindario-Doctoral con gran poder de atracción como ciudad dormitorio de población de la zona que trabaja en el sur, de población inmigrante que trabaja tanto en el sector servicios del sur como el agrícola del este y de población de otras comarcas de la isla (sobre todo del centro y norte) que también trabaja en el sur. En este interregno se sitúa también el mayor polígono industrial, el de Arinaga, que

recoge un flujo considerable de vehículos, sobre todo de los pesados (más de 5.000 diarios).

En la franja costera desde San Agustín hasta Arguineguín, donde se sitúan exclusivamente las urbanizaciones turísticas, el número de vehículos aforados va descendiendo paulatinamente una vez sobrepasado el cruce de la Viuda de Franco, que recoge más del 18% de los vehículos, pues absorbe tanto los flujos de San Fernando (núcleo dormitorio) como los destinados a la Playa del Inglés-Maspalomas, y llega a la Playa de Mogán con 5.104 vehículos diarios por la GC-500.

Esta disminución de vehículos de norte a sur en la GC-1 no se produce de forma tan lineal. Desde el aeropuerto a Arguineguín discurre la comarcal GC-191, entre Carrizal y El Doctoral, y la GC-500 entre El Doctoral y Arguineguín, paralelas a la autopista GC-1. La primera, la antigua carretera del sur ha servido de eje director del poblamiento hasta convertirse en la práctica en un viario urbano. La otra tiene más carácter de vía de servicio entre Juan Grande y Arguineguín. Estas vías se comportan como colectores de los flujos provenientes de los asentamientos más alejados del corredor costero; las distintas travesías e incorporaciones a la autopista a lo largo de su extensión recogen en cada una de ellas más de 5.000 veh/diarios poniendo de manifiesto el permanente y continuo trasvase entre las carreteras secundarias y la autovía. Telde y su entorno, el aeropuerto de Gando que es uno de los más importantes de la red nacional, los desplazamientos de los asentamientos del Este hacia Telde, Las Palmas y el sector terciario de la zona turística del Sur, los movimientos intrazonales debidos a las grandes extensiones de cultivos de exportación (tomates, flores, esquejes...), almacenes de grandes empresas, importantes superficies comerciales y polígonos industriales, son los causantes de este volumen tan considerable de vehículos.

b. La carretera del norte. Siguiendo con el esquema del sistema semirradial de la red viaria, por el norte se desarrolla con dirección este-oeste y recorriendo la Costa de Lairaga, la autovía GC-2, la antigua carretera comarcal C-810, realiza un trazado paralelo al mar sobre la rasa costera, penetra hacia el interior y salva grandes barrancos, entre los que destaca el de Silva, deja a un lado la rasa costera del noroeste hasta llegar a *Agæte* y a la altura del Puerto de Las Nieves se bifurca hacia

San Nicolás de Tolentino, por la carretera comarcal C-200 que transcurre a media ladera de un potente acantilado, paralela al mar.

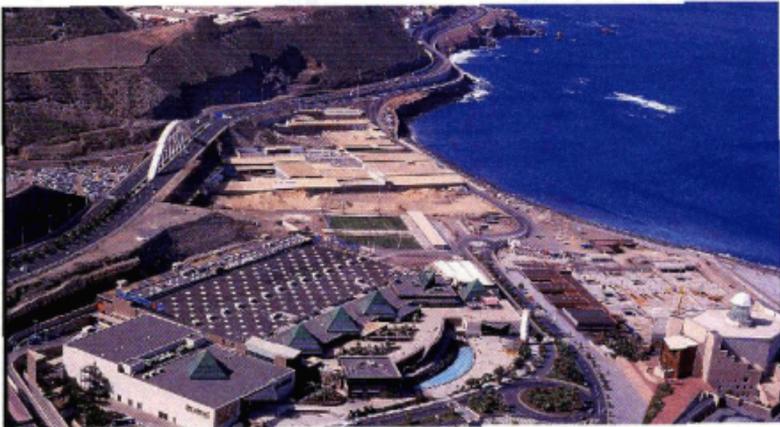


Foto VIII.2: Inicio de la carretera del norte (C. Moreno)

Esta vía ha sufrido en los últimos quince años profundas modificaciones que han permitido que las comarcas del norte disminuyan relativamente la distancia-tiempo con Las Palmas de Gran Canaria y con las comarcas del arco sureste. La primera de ellas fue la realización de la vía de penetración a la ciudad mediante la ejecución de los túneles Julio Luengo que permitieron eliminar el paso de los más de 26.000 veh/día¹ por las calles del barrio de Guanarteme. Después sufrió diversos ensanches a lo largo de su recorrido, que han tenido más un carácter provisional que definitivo y, por último, se ha ampliado la GC-2 hasta Agaete mediante la variante Guía-Gáldar-Agaete que permitió eliminar gran parte del esquivo recorrido y está en consonancia con la dotación al Puerto de Las Nieves de una terminal de viajeros para el tráfico marítimo interinsular entre Gran Canaria y Tenerife. Aún le queda por sufrir otras modificaciones: la circunvalación tangencial entre Tinoca y Jinámar que evitará la circulación de vehículos del norte a sur de la isla a su paso por Las Palmas de Gran Canaria, cumpliendo así una de las propuestas más solicitadas por los ciudadanos basada en que una ciudad que supera los 350.000 habitantes, con marcada polarización de todo tipo de funciones, con un puerto con importantes movimientos

¹ Dato del IMD de 1994. MOPU.

de pasajeros y sobre todo mercancías y con unos problemas ancestrales de tráfico acusados por el paso forzoso de toda la circulación periférica por el centro de la ciudad, haya tardado tanto tiempo en contar con una vía de circunvalación.

Este segundo gran eje viario tiene su origen, al igual que el anterior, en el centro de la ciudad; inicia su recorrido en los túneles Julio Luengo y finaliza en Agaete. Pero a diferencia de la del sur, el trazado no sigue, en su mayor parte, ni por áreas industriales, ni por una zona densamente poblada. Esta vía se trazó de forma alternativa a la que con el mismo origen y final discurría por los asentamientos rurales entre Las Palmas de Gran Canaria, Arucas, Firgas, Moya, Guía y Gáldar. En la actualidad está pendiente de una modificación que permita la unión de los dos tramos inconexos de la autopista GC-2 entre el Pagador y La Atalaya de Guía.

También a diferencia de la anterior no está dotada de numerosas travesías que permitan un reflujo continuo de vehículos. De esta manera los aforos van disminuyendo escalonadamente de este a oeste desde los 57.653 veh/día hasta los 1.965 veh/día de Agaete. Los dos descensos más bruscos se producen después de la vía de circunvalación de Arucas y la travesía de Gáldar-Guía, puesto que las tres ciudades son los focos de atracción de la comarca del norte.

Después del primero, en dirección este oeste, deja atrás pequeños asentamientos del litoral y algunas instalaciones que tienen cierta atracción: embotelladora de agua de Firgas, la Facultad de Veterinaria de la ULPGC y la Granja del Cabildo, pero sobre todo Arucas, por lo que se produce un descenso brusco de vehículos, casi un 25% menos. Esta pauta se invierte al incrementarse los aforos intrazonales entre los centros urbanos más importantes del noroeste: Gáldar y Guía, que son el resultado de un importante desarrollo agrícola tradicional, que desde hace poco más de un lustro está perdiendo parte de su superficie agrícola y peso económico a favor de actividades no agrarias. La mejora de la red viaria, que permite la disminución de forma muy sensible de la distancia-tiempo ha posibilitado que tanto una como otra se valoren como ciudades dormitorio de Las Palmas debido a la puesta en juego de tierras en otro tiempo de preciado valor agrícola.

Una vez que sobrepasan estos núcleos, la intensidad de los vehículos desciende sensiblemente hasta los 2.000 diarios en Agaete y sólo una centena más se aforan en San Nicolás de Tolentino después de recorrer los kilómetros de una

tortuosa carretera, lo que unido al débil potencial económico del municipio, incrementa aún más el alejamiento de los centros administrativos y de servicios de la isla.

c.- La antigua carretera del norte (C-813). Este es el tercer eje viario en tránsito. Su trazado parte de la desembocadura del Bco Guinguada hasta Tejeda; recorre un total de 60 Kms hasta llegar a Artenara pero atraviesa primero Santa Brígida, San Mateo y Tejeda y es el colector del intenso tráfico que se genera o

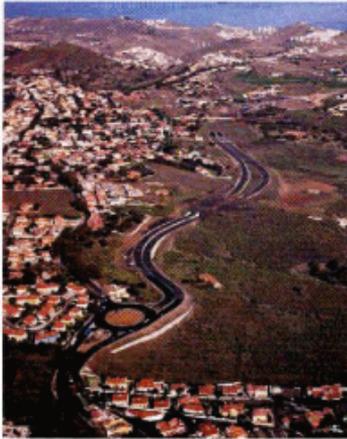


Foto VIII.3: Variante de Tafira a su paso por El Monte Lentiscal

que tiene destino en los municipios del centro de la isla (23.500 vehículos). En su primer tramo ha sufrido numerosas modificaciones de su trazado, al igual que los otros dos ejes viarios, debido a su recorrido por los barrios capitalinos (San Nicolás, San Roque, Lomo Blanco y Pico Viento) atravesando materiales de la formación detrítica de Las Palmas², y por la intensidad viaria. El trazado actual discurre por el cauce del Barranco del Guinguada hasta el Llano de las Brujas y continúa por el lomo hasta atravesar la entidad de Pico Viento donde se desdobra y en la Casa del

Gallo conecta con el ramal de la IIIª fase de la circunvalación hasta llegar finalmente a la rotonda de Bandama donde discurre por el trazado originario hasta Tejeda.

Es un eje viario que en su parte baja sirve de nexo entre los barrios y la ciudad, sobre todo a San Roque, San Juan y El Batán, y a las instalaciones industriales de Barranco Seco (EDAR, La Tropical, etc.); y además conecta con los barrios residenciales de Tafira Baja, El Fondillo y El Monte Lentiscal, tiene una intensidad media diaria de vehículos muy importante, más de 44.000 veh/día. Pero una vez que deja atrás estos asentamientos, los aforos disminuyen en un 35%. Entre la rotonda de Bandama, Santa Brígida, San Mateo y más tarde, Tejeda, la carretera,

² ITGE (1990): **Mapa Geológico de España a escala 1:25.000**. (Proyecto MAGNA) Hoja nº 1101-II, Las Palmas de Gran Canaria.

más estrecha, sigue un trazado sinuoso dejando atrás el carácter de vía rápida por lo que el número de vehículos desciende drásticamente, primero en Santa Brígida y sus barrios (La Atalaya, San José de las Longueras, Los Olivos, etc.) y luego en San Mateo y sólo llegan a Tejeda 1.249 veh/día, de los que una buena parte de ellos son vehículos de alquiler que recorren la isla y que tienen en Tejeda y sus alrededores una de sus vistas obligadas³.

A la vez que el estudio de los desplazamientos de viajeros ya sea en vehículo propio o en transporte regular, es interesante analizar *la accesibilidad* del territorio



que nos ocupa. El índice de rodeo, genéricamente denominado *accesibilidad*, pone en relación la distancia entre dos núcleos por carretera (la distancia real) con la distancia teórica, en línea recta (la distancia

ideal). Los valores inferiores indicarán que la red está bien comunicada, su *accesibilidad* sería muy alta; mientras que valores superiores darán cuenta de una red muy mal comunicada, de mala accesibilidad. Realizado el índice de rodeo entre las cabeceras municipales y Las Palmas de Gran Canaria, se percibe fácilmente que las áreas donde se concentra mayoritariamente el poblamiento coinciden con las más accesibles. El arco costero desde Gáldar hasta San Agustín, con la pequeña penetración hacia Santa Brígida, es el más accesible desde Las Palmas de Gran Canaria; en contraposición el centro, oeste y suroeste de la isla el menos accesible, a la par que son las áreas que menos flujos generan y demandan y en las que predominan escasos asentamientos y de muy pequeño tamaño.

³ AA.VV (1989): *Encuesta de la movilidad geográfica de la población de Gran Canaria. Anexo III. Pág. 126.*

Movilidad geográfica de la población

Los estudios de movilidad están considerados como imprescindibles en los informes técnicos de ordenación territorial. Los ejemplos de Aquisgram, y de las CC.AA de Andalucía, Cataluña o Aragón lo demuestran claramente. En Canarias estos estudios no han tenido tanta tradición a pesar de las muchas voces que se han manifestado para su realización.

Hasta la década de los ochenta, no se había realizado en Gran Canaria ningún estudio sobre la movilidad de la población, aunque sí se habían analizado los resultados de Intensidad Media Diaria facilitados por MOPU

Para poder realizar el análisis de esta movilidad se utilizaron, por una parte, dos encuestas y los datos derivados de las empresas de transporte público. Las encuestas son las realizadas para los documentos de planificación urbana y ordenación territorial. La primera de ellas, la encuesta de movilidad para el estudio-informe de la movilidad geográfica de la población de Gran Canaria” sirvió de base para el la elaboración del Avance del Plan Insular de Ordenación del Territorio de Gran Canaria. Esta encuesta tenía como peculiaridad la combinación de dos procedimientos, uno estático y otro dinámico. El estático consistió en el pase de un cuestionario a domicilio en el que la población manifestaba los motivos y frecuencias de sus desplazamientos.

La encuesta dinámica se realizó *in situ*, a pie de carretera, en un día laborable medio. Es decir una vez establecidos los lugares más adecuados, determinados previamente, sobre los datos de Intensidad Media Diaria facilitada por el MOPU y corregida por cuestiones de seguridad vial, se preguntaba directamente a los conductores y sus acompañantes: lugar de destino, motivo y frecuencia del desplazamiento, además de anotar el intervalo horario de la toma de la muestra.

Ambas encuestas se pusieron en consonancia y arrojaron unos resultados que aún hoy resultan significativos a pesar del tiempo transcurrido y las mejoras viarias ejecutadas: no hay más que consultar el Plan Insular de Ordenación, que se

encuentra en fase de aprobación definitiva, y constatar que siguen siendo la base del estudio. Esto no quiere decir que la encuesta tenga una vigencia indefinida. En los casi quince años que han pasado desde que se hizo el análisis, ha habido modificaciones infraestructurales, pero no hay que olvidar que la isla, considerada como sistema cerrado, ha incrementado población, centros comerciales, industrias de transformación, y un largo etc. más; pero en muy poco ha modificado las bases de su estructura territorial. Los datos pueden quedar obsoletos, por su número, cantidad de personas que se desplazan y en algunos casos por la aparición de nuevas superficies podría incrementarse "el valor de la atracción", pero ésta ya existía y no se perciben modificaciones de índole cualitativo, de nuevas áreas de atracción. Puede existir variaciones intrazonales, sobre todo en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, porque sus cambios han sido importantes: nuevas superficies comerciales, áreas urbanas totalmente nuevas (Siete Palmas), estructuración del viario interno de la ciudad y también del que sirve de conexión con el norte y el sur, por lo tanto puede haber una reordenación interna, pero la ciudad ya era polo de atracción y no ha perdido ese papel.

La segunda de las encuestas es la encargada por el MOPTMA en 1996 a la empresa CONSULTRANS,SA denominada "Estudio intermodal de Transportes en Las Palmas de Gran Canaria y su área de influencia". Ésta establece 71 zonas de muestreo de las que sólo 13 están fuera del municipio de Las Palmas de Gran Canaria, de ahí la necesidad de recurrir a la encuesta anterior porque ésta contemplaba la movilidad en toda la isla.

Esto no quiere decir que no sea necesaria la realización de una nueva encuesta de movilidad, pero dada su envergadura, coste y complejidad sólo puede asumirse desde la administración.

El medio de transporte más frecuente utilizado en Gran Canaria para los desplazamientos diarios, sobre todo los relacionados con el trabajo, es el vehículo propio, en cifra que supera los 250.000 vehículos diarios; mientras, el número de viajeros al año que utilizan el transporte público interurbano es superior a los 30 millones⁴. Estas cantidades son sensiblemente superiores a la de otros espacios de

⁴ GLOBAL (2000): **Memoria Anual.**

dimensiones similares e incluso, a las de otras Comunidades Autónomas, debido principalmente a la exclusividad de la carretera como soporte del sistema de transporte y la discontinuidad del territorio, obligando a mayores desplazamientos en un espacio sensiblemente más reducido. Estos desplazamientos discurren por una red de carreteras donde prevalece la ausencia de vías de circunvalación, la escasez de kilómetros de vías rápidas, autopistas y autovías, un viario en general sinuoso y la mala calidad de los firmes; sin olvidar que gran parte de las comarcas insulares no están bien comunicadas, generando e incidiendo aún más si cabe, profundos desequilibrios.

Estos hechos permiten afirmar que no se ha llevado a cabo el principio de que a mayor fragmentación del territorio deben realizarse mayores inversiones para conseguir la optimización del transporte expuesto por diversos autores: BASTIÉ y DEZERT, POTRRYKOWSKI Y TAYLOR. A pesar de la importancia del turismo, la demanda de productos y servicios que necesitan los residentes hacen que estas infraestructuras cuenten con requerimientos suficientemente elevados como para rentabilizar las operaciones, que no se han realizado. Por lo que puede concluirse que cada una de las islas y en especial Gran Canaria sufren una doble discontinuidad en el transporte, la propia del ámbito y la que impone la orografía de la isla

Desplazamientos de viajeros con vehículo propio (o de acompañantes) por carretera

El 39,1% de las 212.146, personas que se estiman participan de estos desplazamientos, lo hace con destino al área de Las Palmas mientras que otro 30% lo hace a Telde, Norte y Sur. Los porcentajes se mantienen similares si se atiende a los puntos de origen de los desplazamientos y los movimientos intrazonales. El Sureste y Centro son las áreas menos dinámicas tanto por el origen y destino de sus desplazamientos, como por los internos.

Los movimientos más relevantes tienen como punto de origen y destino Las Palmas, que significan más de una tercera parte del total de los desplazamientos en ambos casos. Las Palmas cumple una doble faceta, lugar de destino de los

desplazamientos y centro emisor de población que se traslada a otros lugares de la isla.

Resulta significativo observar los flujos entre las distintas zonas teniendo en cuenta el motivo por el que lo hacen. Analizando los datos globales, el mayor número de traslados diarios se producen por dos motivos: trabajo y casa, éste último algo confuso porque los desplazamientos no se especifican si son de ida o de vuelta; así cualquiera que haya respondido "casa" puede ser que provenga del trabajo o de cualquier otra actividad. Un tercio del total de los flujos se producen por motivos de trabajo y tienen origen y destino Las Palmas en razón de la captación de funciones de la ciudad. Los activos de Telde, Sur y también de Las Palmas son los que se desplazan con mayor frecuencia del lugar de residencia para al del trabajo. Los desplazamientos por motivos de trabajo suponen más de una tercera parte de los desplazamientos totales. Las Palmas y el Sur son los puntos de destino más cuantiosos, mientras que tan sólo un 3% de los mismos se produce con destino al Centro. Por otra parte, el 33,5% de los desplazamientos intrazonales se realizan por motivos de trabajo de los que más de las cuatro quintas partes se producen en las zonas de Las Palmas, Telde y Sur. Estos datos no hacen sino confirmar que Las Palmas y su entorno absorben una multitud de funciones que repercute en los movimientos alternantes en la isla, absorbiendo gran parte de los mismos. Telde y Sur son comarcas dinámicas, la primera más comercial e industrial y la segunda turística.

Los flujos generados por el estudio son poco relevantes; sólo el 3% se desplaza por esta causa. De las 6.159 personas que se trasladan por motivos de estudio, el 57% lo hace hacia Las Palmas, consecuencia de la concentración de la función educativa. Proviene del Norte, Telde y Las Palmas, que son las áreas más dinámicas y de más población: entre las tres desplazan el 78,4%.

En Gran Canaria la oferta de estudios se concreta en Centros Privados y Públicos de Enseñanza Primaria, Bachillerato y Formación Profesional, Escuelas de Diplomatura (A.T.S., Formación del Profesorado, Turismo...), academias especializadas y más recientemente, la Universidad que hasta 1989 sólo contaba con Universidad Politécnica y Colegio Universitario, dependiente de la Universidad de La Laguna. La mayor parte de los centros privados dedicados a la enseñanza obligatoria,

los estudios de diplomatura, una amplia oferta de especialidades de Formación Profesional y todos los estudios universitarios se concentran en el área de Las Palmas de Gran Canaria.

Los resultados de la encuesta indican que el 9% de los flujos globales diarios se realizan por motivos de ocio o turismo. Las Palmas, Sur, Norte y Telde son, por este orden las áreas preferentemente visitadas (33%, 32,8% 14,1% y 10% respectivamente). Pero son de estas mismas zonas, y con valores similares, de las que se traslada un mayor número de visitantes.

El fenómeno turístico se inicia en el Sur de Gran Canaria a partir de los años sesenta. El continuo incremento de urbanizaciones e infraestructuras turísticas desplaza, desde entonces, el interés hacia este área. Las Palmas, capital insular y aglutinadora de actividades recreativas, Telde por la presencia de playas en su litoral y la fachada noroccidental de la isla por su calidad paisajística, comparten con el Sur los flujos generados por las actividades del ocio.

El primer comentario debe referirse al número total de desplazados: algo más de 200.000 personas, o sea que si la población de Gran Canaria estaba en el momento de la encuesta en torno a las 650.000 personas, el porcentaje de población que se movía diariamente en vehículo propio o compartido fuera de su municipio de residencia es del treinta por ciento. Este es un dato significativo ya que a este porcentaje habría que añadir aquella población que utiliza diariamente el transporte público para sus desplazamientos. Este dato habría que unirlo a que en las islas sólo existe una vía de comunicación para los desplazamientos: la carretera; la ausencia de otras vías como el ferrocarril, el tren de cercanías, metro, tren de vertedera u otros, exige que las inversiones en infraestructuras viarias y transporte públicas sean prioritarias y sumamente necesarias.

Los desplazamientos domicilio-trabajo, presentan fenómenos punta por la coincidencia horaria y la concentración geográfica de los empleos siguiendo el esquema clásico: son centrípetos por la mañana y centrífugos por la noche (BASTIÉ-DEZERT). Las crestas dependen del ciclo; primero, a la coincidencia del horario los días laborales a causa de las migraciones de trabajo; segundo, son cambiantes durante la semana (playa, domicilio, campo); tercero estacionales, debido a las vacaciones estivales.

El total de personas que se desplazan por este motivo es de 61.645, el 29 por ciento del total de las personas que se desplazan. Las Palmas (casi el 45%) y el Sur (25,6%) son las dos áreas con mayor participación.

Las tres áreas entre las que se producen mayor número de intradesplazamientos son Las Palmas, Sur y Telde acaparando entre ellas más del 84 por ciento del movimiento de personas entre el domicilio y el trabajo.

La movilidad de viajeros en transporte regular

El transporte público terrestre regular de viajeros es aquel que se realiza sujeto a horarios predeterminados e itinerarios fijos⁵. En Gran Canaria lo realiza una empresa privada bajo un régimen de concesión, a diferencia de otras regiones españolas en las que predomina la conjunción de concesionarias (Extremadura, Aragón, Andalucía). La concesión, en comparación con la media europea (5 años), es muy elevado y no debiera ser tan prolongada, puesto que se podría aplicar el monopolio si no existe regulación que lo evite. En este sentido, si el operador sabe que una vez finiquitado su contrato va a tener que competir nuevamente para la obtención de una nueva concesión, procurará prestar el servicio en las mejores condiciones posibles. En Gran Canaria la empresa Global, una vez superados los problemas derivados de las recomendaciones del Tribunal de Defensa de la Competencia que no le permitía la unión de las dos empresas anteriores Salcai-Utinsa, es la encargada de todo el transporte interurbano de la isla en régimen de concesión por 20 años, a pesar que la propuesta de reglamento 2000/0212 de la Comisión Europea recomienda plazos más cortos.

El transporte regular, ya sea de viajeros o de mercancías en Gran Canaria tiene peculiaridades con respecto a otras regiones españolas. Ya se ha comentado la exclusividad del transporte por carretera, pero además la orografía, marcada por continuos barrancos, y la dispersión de los asentamientos obliga a "circular a velocidades comerciales altas, lo que conlleva aparejado unos costes medios altos"⁶

⁵ Ley 16/1987 de 30 de Junio de Ordenación de los Transportes Terrestres.

⁶ RODRÍGUEZ MILLÁN, F. (1999): "Transporte terrestre", *Canarias siglo XXI*, pp. 278-333.

Además en lo que se refiere a viajeros, acercarse a 30 millones de desplazamientos anuales en una superficie de 1.500 km² da una idea de la importancia de este sector.

En la ruta Este-Sur de Gran Canaria, es decir, los desplazamientos desde Las Palmas hasta Mogán supera con creces los diez millones de viajeros anuales. Esto se debe a la atracción que ejerce la capital insular, a la concentración de actividades industriales en la costa este, a la ubicación de la mayor parte de los establecimientos turísticos en el Sur de la isla y a la concentración de buena parte de la población insular que origina un gran volumen de desplazamientos alternantes diarios por motivos de trabajo.

También Las Palmas de Gran Canaria sigue siendo lugar de residencia, atracción y destino de cuantiosos desplazamientos para los sectores del centro y norte de la isla. Estos son sensiblemente inferiores a los anteriores dada la menor concentración industrial, comercial, turística y de población, pero continúan siendo significativos; en especial los que provienen de la costa norte y de los municipios limítrofes al capitalino, por constituir estos últimos área residencial para numerosos activos.

En Gran Canaria, la mayor demanda de transporte público de viajeros coincide con los meses de temporada alta, hacia destinos típicamente turísticos: el sur. El turismo también genera desplazamientos hacia núcleos distintos de las que se ubica principalmente la actividad turística; la mayor frecuencia corresponde al viaje a Las Palmas de Gran Canaria que además de las sedes administrativas acoge los mayores centros de ocio, culturales y actividades comerciales, sin olvidar la portuaria. Le siguen en importancia los municipios del Norte y Noroeste, sobre todo hacia sus capitales municipales, que se encuentran en los circuitos turísticos y ofrecen una variedad paisajística distinta a las comarcas del Sur. Los desplazamientos diarios y semanales generan diferentes demandas de transporte; el desplazamiento al trabajo y al lugar de estudio requiere un incremento de los transportes colectivos durante los días laborables, ya sean privados o públicos, que decrece al inicio del fin de semana. Por contra, los desplazamientos generados en el fin de semana, por compras, ocio o cultura reclaman inferiores necesidades de transporte colectivo.

La jerarquización de las 20 líneas principales puede darnos una idea de la importancia de los sectores de los que son origen y destino estas líneas. En 1990, el

60% de ellas discurría hacia el sur, moviendo algo más de 11 millones de viajeros; el 40% restante discurría por las comarcas del centro y norte con un número de desplazamientos bastante inferior: 5 millones de viajeros. Esta tendencia no se ha modificado diez años después. De las 20 líneas, el 55% discurre hacia el sur y mueve una cantidad de viajeros más o menos similar, tanto en un sentido como en otro. El que se mantenga este número y no se haya incrementado el volumen de viajeros se debe al crecimiento de la tasa de motorización privada y a la mejora del servicio en otras líneas (aumento de frecuencias, creación de nuevas líneas, sustitución del parque, etc.) que proporcionalmente les hace perder importancia con respecto al resto de las líneas; pero entre una y otra fecha han sumado 5 millones de viajeros más.

La línea más importante es la de Las Palmas-Mogán con 2.750.000 viajeros anuales y una frecuencia de media hora en horario laboral y una hora el resto del día. Con más de 1.400.000 viajeros al año- están las líneas entre Las Palmas-Faro, Las Palmas-Mogán; le siguen en importancia Las Palmas-Campus Universitario y Las Palmas-Polígono Jinámar, superando cada una de ellas el millón de pasajeros al año. Las cuatro siguientes desplazan más de 700.000 viajeros al año Las Palmas-Telde, Arucas-Tamaraceite-Las Palmas, Las Palmas-Telde (directo) y Las Palmas-Santa Brígida- San Mateo

Las comarcas este-sur son las que mayor capacidad de desplazamientos generan. Si observamos el mapa de flujos de viajeros en transporte regular, podemos ver claramente que la cantidad de viajeros, entre los dos polos de atracción, Las Palmas y Sur, va mermando paulatinamente debido a la localización, a lo largo de la carretera, de los distintos centros de trabajo: comercios, almacenes, industrias, etc. en Jinámar, El Goro, Telde, Ikea, Aeropuerto, Polígono Arinaga; pero este flujo también va incrementándose gracias al aporte de las distintas poblaciones próximas a la autovía. El Sur ejerce gran atractivo turístico, pero es, sobre todo, lugar de trabajo para una numerosa población del este y sur de la isla.

Esta distribución de los flujos en las comarcas del este y sur no es similar en el centro y norte. El volumen de desplazamientos, en estas comarcas es inversamente proporcional a tres factores: distancia de la capital insular, distancia de la capital municipal y penetración hacia el interior. Es decir, cuanto mayor es la

distancia a Las Palmas de Gran Canaria, el volumen de desplazamientos en transporte regular se reduce significativamente; la única excepción la constituyen Gáldar y Guía que ejercen de verdaderos polos de atracción en la comarca noroeste, antes como centros comerciales y de mercado agrícola y ahora hacia sectores incipientes del desarrollo urbanístico y turístico.

El flujo de pasajeros dentro de cada municipio disminuye según se incrementa la distancia a la capital municipal ya que éstas ejercen de polos de atracción concentrando diversas actividades y funciones. Este flujo también disminuye hacia el interior como consecuencia de la pérdida del papel económico pero también por la dispersión en el territorio del poblamiento. Aún así, las tres áreas más importantes relacionadas con la movilidad de viajeros en las comarcas del norte son Arucas, Gáldar y Guía. Mientras que en el centro, Santa Brígida y San Mateo son las que mayor capacidad de movilidad poseen. Estas cinco áreas junto con Telde y el Sur son los principales centros de origen y destino.

Transporte discrecional

En Gran Canaria, como en el resto de las islas, el transporte discrecional de viajeros se caracteriza por la estacionalidad de los desplazamientos. Ello obedece, por un lado, a que cierta actividad agrícola predominante se concentra en una estación determinada; la zafra del tomate genera importantes desplazamientos temporales desde los municipios limítrofes, e incluso desde los del norte y noreste hacia aquellos en los que se extiende el cultivo.

Y por otro, a la concentración de los desplazamientos del turismo externo en una época determinada del año (noviembre-mayo). Este turismo genera desplazamientos hacia entidades distintas de aquellas en las que se ubica principalmente la actividad turística. En Gran Canaria, estos desplazamientos se realizan con mayor frecuencia hacia la ciudad de Las Palmas ya que aglutina la capital insular, centro de ocio, cultura y actividad comercial y portuaria; después hacia los municipios del Norte y Noroeste, sobre todo hacia sus capitales municipales, ya que éstas se encuentran en los circuitos turísticos y ofrecen una variedad paisajística distinta a las comarcas del Sur.

Cuadro VIII.1: Origen de los desplazamientos insulares⁷

ORIGEN	MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTO						
	1	2	3	4	5	6	TOTAL
NORTE	6064 20.6 <i>9.8</i>	10491 35.7 <i>14.5</i>	1710 5.8 <i>27.7</i>	2748 9.3 <i>13.1</i>	1207 4.1 <i>13.1</i>	7174 24.4 <i>17.6</i>	29394 <i>13.9</i>
L.P.	27698 34.5 <i>44.9</i>	27060 33.7 <i>37.4</i>	1829 2.3 <i>29.7</i>	6908 8.6 <i>32.9</i>	2378 2.9 <i>25.8</i>	14420 17.9 <i>35.3</i>	80293 <i>38.0</i>
TELDE	7682 21.2 <i>12.5</i>	12473 34.5 <i>17.2</i>	1290 3.6 <i>20.9</i>	2794 7.7 <i>13.3</i>	2331 6.4 <i>25.3</i>	9597 26.5 <i>23.5</i>	36167 <i>17.1</i>
CENTRO	1917 18.4 <i>3.1</i>	3809 36.6 <i>5.3</i>	418 4.0 <i>6.8</i>	844 8.1 <i>4.0</i>	609 5.8 <i>6.6</i>	2796 26.9 <i>6.8</i>	10393 <i>4.9</i>
SURESTE	2516 19.4 <i>4.1</i>	6475 50.0 <i>8.9</i>	245 1.9 <i>4.0</i>	880 6.8 <i>4.2</i>	907 7.0 <i>9.8</i>	1911 14.7 <i>4.7</i>	12934 <i>6.1</i>
SUR	15769 37.6 <i>25.6</i>	12044 28.7 <i>16.6</i>	667 1.6 <i>10.8</i>	6772 16.1 <i>32.3</i>	1774 4.2 <i>19.2</i>	4889 11.6 <i>12.0</i>	41915 <i>18.8</i>
TOTAL	61646 29.0	72352 34.1	6159 2.9	20946 9.9	9206 4.4	40787 19.3	21109 6

Fuente: Encuesta de movilidad, ERGOS, 1989.

⁷ Casa, Trabajo, Estudio, Turismo, Compras y Otros son por este orden las motivaciones de los desplazamientos. (En los cuadros I, II, III están señaladas como 1, 2, 3, 4, 5, 6).

Cuadro VIII.2: Destino de los desplazamientos insulares.

DESTINO	MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTO						
	1	2	3	4	5	6	TOTAL
NORTE	15434	7643	668	2967	745	5141	32598
	47.3	23.4	2.0	9.1	2.3	15.7	
	<i>25.0</i>	<i>10.6</i>	<i>10.8</i>	<i>14.2</i>	<i>8.1</i>	<i>12.5</i>	<i>15.4</i>
LP	19625	27763	3514	6939	4378	20307	82526
	23.8	33.6	3.8	8.4	5.3	24.6	
	<i>31.8</i>	<i>38.3</i>	<i>57.0</i>	<i>33.1</i>	<i>47.5</i>	<i>49.7</i>	<i>39.0</i>
TELDE	10666	10934	613	2109	1522	6542	32386
	32.9	33.7	1.9	6.5	4.7	20.2	
	<i>17.3</i>	<i>15.1</i>	<i>9.9</i>	<i>10.0</i>	<i>16.5</i>	<i>16.0</i>	<i>15.3</i>
CENTRO	4544	2198	480	1560	407	1991	11180
	40.6	19.6	4.3	13.9	3.6	17.8	
	<i>7.4</i>	<i>3.0</i>	<i>7.8</i>	<i>7.4</i>	<i>4.4</i>	<i>4.8</i>	<i>5.3</i>
SURESTE	4807	3597	322	491	455	1885	11557
	41.6	31.1	2.8	4.2	3.9	16.3	
	<i>7.8</i>	<i>5.0</i>	<i>5.2</i>	<i>2.3</i>	<i>4.9</i>	<i>4.6</i>	<i>5.5</i>
SUR	6570	20217	562	6880	1700	4992	40921
	16.0	49.4	1.3	16.8	4.1	12.2	
	<i>10.6</i>	<i>27.9</i>	<i>9.1</i>	<i>0.3</i>	<i>18.4</i>	<i>12.2</i>	<i>19.4</i>
TOTAL	61646	72352	6159	20946	9207	40858	21116
	29.2	34.3	2.9	9.9	4.4	19.3	8

Fuente: Encuesta de movilidad, ERGOS, 1989

Cuadro VIII.3 Desplazamientos intrazonales

MOTIVO	ZONAS DE INTRADESPLAZAMIENTOS						
	NORTE	L.P.	TELDE	CENTRO	SE	SUR	TOTAL
1	1361	5125	2005	365	33	2122	11011
	12.3	46.5	18.2	3.3	0.3	19.3	
	36.5	25.8	20.3	25.8	9.1	15.6	22.5
2	1043	6813	2717	310	118	5362	16363
	6.3	41.6	16.6	1.9	0.7	32.7	
	27.9	34.3	27.6	21.9	32.6	39.4	33.5
3	133	669	419	83	12	250	1566
	8.5	42.7	26.7	5.3	0.7	15.9	
	3.5	3.4	4.2	5.8	3.3	1.8	3.2
4	280	1325	799	161	33	3723	6321
	4.4	20.9	12.6	2.5	0.5	58.9	
	7.5	6.6	8.1	11.4	9.1	27.3	12.9
5	181	1194	858	174	115	544	366
	5.9	38.9	27.9	5.6	3.7	17.7	
	4.8	6.0	8.7	12.3	31.7	4.0	0.7
6	730	4730	3050	318	51	1602	10481
	6.9	45.1	29.1	3.0	0.5	15.2	
	19.6	23.8	30.9	22.5	14.1	11.7	21.4
TOTAL	3728	19856	9848	1411	362	13603	48808
	7.6	40.6	20.1	2.9	0.7	27.8	

Fuente: Encuesta de movilidad, ERGOS, 1989

CONCLUSIONES GENERALES

La organización territorial debe entenderse como el resultado de factores, elementos y procesos entre los que se establecen relaciones causales sobre el territorio. El análisis y estudio de todos ellos, o de los que presentan mayor dominancia, devuelve un producto intelectual que da cuenta de la configuración real del territorio expresada en el paisaje. En cuanto la formalización de la estructura territorial resulta de la integración del medio geográfico y la acción del hombre, registra los cambios socioeconómicos que se han ido sucediendo a lo largo del tiempo y modifican una y otra vez el modelo. La incorporación de Gran Canaria, en la década de los sesenta del siglo pasado, a los circuitos del turismo internacional de masas introduce cambios sustanciales de una buena parte de los elementos en los que se sustentaba la organización territorial previa. A partir de entonces, estos cambios devienen de una nueva estructura socioeconómica y se traducen en una profunda reorganización del sistema de asentamientos, de la organización espacial de las actividades productivas, del sistema viario y de transportes y de la movilidad geográfica de la población.

La polaridad dominante que hasta entonces ejercía Las Palmas de Gran Canaria como capital provincial basada en un proceso continuo de crecimiento demográfico y de concentración de las actividades económicas, se modifica con el nuevo modelo económico que hace bascular la organización territorial hacia el arco

sureste. El precario equilibrio existente desaparece por una nueva organización. Las actividades agropecuarias pierden gran parte de su secular importancia y resultan ineficaces para fijar la población a las tierras de cultivo. De otro lado, las escasas y pequeñas empresas industriales no tienen capacidad suficiente para contrarrestar los efectos del motor turístico, y en consecuencia, tiene lugar cambios en la distribución de las poblaciones municipales, en especial en los distintos núcleos de población a la vez que se constata un gran desequilibrio espacial en la distribución de las actividades productivas.

Cuatro décadas de transición al nuevo modelo puede resumirse en que la población total casi se ha multiplicado por dos y en algunos municipios se ha triplicado, pero lo más interesante no ha sido tanto ese crecimiento demográfico sino los desequilibrios espaciales que se manifiestan en una doble vertiente. La oposición entre la franja costera, las medianías y cumbres, y la del noreste-sur frente al norte-centro; es decir, los grandes asentamientos se concentran en la franja costera y litoral, mientras que el número de entidades es mayor en las medianías y cumbres, pero éstas son mucho más pequeñas. Desequilibrio similar ocurre entre el norte y centro y más aún el oeste, y el arco noreste-sur, que es hacia donde bascula el peso demográfico, porque en un extremo se encuentra la capital insular y en el otro, se localiza el mayor número de actividades relacionadas con el turismo; entre ambas, la franja intermedia se ha visto beneficiada de su posición estratégica modificando su estructura productiva que pasa de una base agraria a una economía de servicios; acompañando a este cambio multiplicando su población por tres.

El análisis de este proceso se realiza en tres escalas; la más general, la de los municipios, ayuda a comprender que la evolución demográfica en cada uno de ellos no es homogénea, puesto que la disposición de costa a cumbre de gran parte de los términos interviene directamente en ese desequilibrio. La utilización de una escala más detallada remite al análisis de las entidades de población, pero su comportamiento no es individual, sino que se rigen por una lógica territorial independientemente del municipio a las que estén asignadas, por ello el establecimiento y delimitación de las áreas de poblamiento ayudan a comprender

mejor la dinámica y evolución demográfica y a establecer, al tiempo, la tipología formal de crecimiento espacial.

Terciarización y urbanización están en el origen de toda una serie de transformaciones de distinta índole y de variada intensidad en el territorio. Algunos de los espacios rurales que se han visto afectados por estas transformaciones poseen ahora unos caracteres que poco tienen que ver con los que les eran propios hace unas décadas. Más allá de la simple percepción de que la población sólo se extiende en una tercera parte del territorio insular, la densidad en las zonas pobladas es muy alta, correspondiendo por lo general a la franja costera y litoral y a las zonas de mejor acceso. Se trata, además de una ocupación muy visible por lo que la sensación de ocupación del territorio se percibe más intensa de lo que en realidad es; salpica de edificaciones el paisaje insular impidiendo que muy pocas áreas se vean libres de construcciones. Las principales transformaciones son la densificación y extensión del proceso urbano y la reorganización productiva basada en la disminución y, a veces, desaparición de las actividades agrarias tradicionales hasta quedar encerradas en las medianías y cumbres; a la misma vez, aparecen nuevas actividades vinculadas al crecimiento demográfico y al desarrollo turístico que demandan servicios especializados y atraen otros como el comercio.

Del análisis de la evolución del sistema viario y de transportes, se desprende el conjunto de esfuerzos encauzados a su modernización y a su adecuación a las nuevas estructuras territoriales de los que son causa y consecuencia. Los flujos de movilidad, ponen de manifiesto además, el volumen de desplazamientos, su dirección y motivaciones. La autopista del sur aparece como el colector de la mayor parte de la movilidad y la arteria a lo largo de la cual se produce una notable concentración de las actividades secundarias y la mayor densidad de los servicios; con tendencia a la concentración en el área metropolitana y en la zona de influencia del arco turístico Maspalomas-Mogán.

La adecuación del sistema viario se ha basado en la adaptación a las necesidades del parque automovilístico ampliando los trazados de las vías más transitadas sin que haya supuesto la generación de nuevos recorridos; así la red viaria ha pasado de ser el elemento articulador de la organización territorial a

verse estrangulada por él. La inexistencia de recorridos alternativos en las vías de mayor intensidad de flujos, además de los consabidos problemas de tráfico, ha introducido distorsiones en el modelo territorial. Este hecho que afecta más a las áreas de carácter urbano, puesto que las rurales aprovechan el entramado de la red de caminos agrícolas, comienza a modificarse con la ejecución de las diversas fases de la circunvalación y permitirá, por la introducción de nuevos niveles de accesibilidad, una distribución más equilibrada de la población, el poblamiento y las actividades económicas.

Para conseguirlo es necesario que exista una equidistribución de servicios sociosanitarios, docentes, administrativos, etc; además de una incentivación económica que anime a la reubicación de determinadas actividades económicas, sobre todo aquellas relacionadas con el sector terciario y cuaternario, las que mayor poder de atracción demográfica generan.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA GONZÁLEZ, E.; DÁVILA, C.D. Y RODRÍGUEZ FEIJOO, S. (2000): "Construcción", en **Gran Canaria, Siglo XXI. Diagnóstico de situación**, pp. 726-752. Excmo Cabildo de Gran Canaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- AGUILERA et al. (1994): **Canarias. Economía, ecología y medio ambiente**. Francisco Lemus Editor, La Laguna
- AGUIRRE, C. Y NEBOT, F. (1980): "Transporte y conflictividad social", **Ciudad y Territorio**, nº 2, pp.83-92.
- ALCAIDE, J.; CUADRADO, J.R. Y FUENTES, E. (1990): "El desarrollo económico español y la España desigual de las autonomías", **Papeles de Economía Española**, nº 45, pp. 2-61.
- ALDAMA, J. Y NEBOT, C. (1988): "El transporte público de viajeros en Extremadura", **TTC, Revista del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones**, nº 35, pp. 32-36.
- ALEXANDERSSON, G. (1956): **The industrial structure of American Cities**. Nebr., Lincoln
- ALONSO TEIXIDOR, L. (1985): "El espacio de los servicios y las grandes aglomeraciones urbanas españolas. Algunas reflexiones sobre cambios recientes", **Estudios Territoriales**, nº 19, pp. 69-96.
- ALVAREZ, M. (1980a): **Estructura Social de Canarias (I). Desarticulación y dependencia, claves de la formación social canaria**. Confederación Española de Cajas de Ahorro. Las Palmas de Gran Canaria.
- ALVAREZ, M. (1980b): **Estructura social de Canarias (II). La reproducción social del subdesarrollo**. Confederación Española de Cajas de Ahorro. Las Palmas de Gran Canaria.
- ALZOLA, J.M. (1968): **La rueda en Gran Canaria**. Colección Viera y Clavijo II. Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.
- ANDRE, A. (1980): **L'expression graphique: cartes et diagrammes**. Ed. Masson. París.
- ANTÓN CLAVÉ, S. (2000): "Turismo, territorio y cultura", **Actas del IV Coloquio de Geografía Urbana y VI Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación**, pp. 29-41.
- ARMENGOL MARTÍN, M., GINÉS DE LA NUEZ, C. (2001): "Estructura y Evolución Urbana", en **HANSEN, A. (dir): Geografía de Santa Brígida**, pp. 157-168. Iltre Ayuntamiento de la Villa de Santa Brígida.
- AUERBACH, R. (1913): "Das Gesetz der Bevölkerungskonzentration", **Petermanns Mitteilungen**, nº 59, pp. 74-86.
- AUROUSSEAU, M. (1921): "The distribution of population: constructive problem", **Geographical Review**, XI, nº 4, pp. 563-592.
- BATISTA CANINO, R. (1999): "Estructura empresarial", en **Gran Canaria, Siglo XXI. Diagnóstico de situación**, tomo II, pp. 1.624-1.749. Excmo Cabildo de Gran Canaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

BEAUJEU GARNIER, J. (1964): "Les géographes et les activités commerciales", **Annales de Géographie**, nº 506, pp. 401-403.

BEAUJEU GARNIER, J. Y CHABOT, (1970): **Tratado de Geografía Urbana**. Ed. Vicens Vives. Barcelona.

BEAUJEU-GARNIER, J. y DELOBEZ, A (1977): **La Géographie du commerce**. Edit. Masson, Paris.

BECKER, G. (1995): **La distribución del tiempo: conferencia anual de IDELCO**. Instituto de Estudios de Libre Comercio. Madrid.

BENITO DEL POZO, P. y PASCUAL RUÍZ, H. (1998): **Geografía y geógrafos industriales en España**. Instituto de Fomento de Andalucía, Sevilla.

BERGASA, O. y GONZÁLEZ, A. (1995): **Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria**. Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria.

BERNAL, A.M. (1981): "En torno al hecho diferencial canario", **Canarias ante el cambio**, pp. 25-38. Instituto de Desarrollo Regional.

BERRY, B.J.L. (1971): **Geografía de los centros de mercado y distribución al por menor**. Edit. Vicens Vives, Barcelona.

BIELZA DE ORY, V. (1989): "De la jerarquización funcional continua de los asentamientos a la discreta: el caso de Aragón", **Geographicalia**, nº 26, pp. 13-21.

BOSQUE MAUREL, J. (2000): "Geografía, Historia y Geografía Histórica", **Estudios Geográficos**, nº 172-173, pp. 317-338.

BOSQUE SENDRA, J. (1992): **Sistemas de Información Geográfica**. Ed. Rialp. Madrid.

BOSQUE, J., GÓMEZ, M., MORENO, A. Y DAL, F. (2000): "Hacia un sistema de ayuda a la decisión para la localización de equipamientos", **Estudios Geográficos**, Tomo LXI, nº 241, pp. 567-598.

BREGASA, O. y VIÉTEZ, A. (1995): **Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria**. Gobierno de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria.

BRUNET, R. (1997): "Villes moyennes: point de vue de géographe", **Villes moyennes. Espace, société, patrimoine**, pp. 13-25. Presses Universitaires de Lyon.

BURRIEL DE ORUETA, E. (1975): "Evolución moderna de la población de Canarias", **Estudios Geográficos**, pp. 157-197.

BURRIEL DE ORUETA, E. (1981): **Canarias: Población y Agricultura en una sociedad dependiente**. Ed. Oikos-tau. Barcelona.

BURRIEL DE ORUETA, E. Y MARTÍN RUÍZ, J.F (1980): "Estudio demográfico de la ciudad de Las Palmas (1860 - 1975)", **III Coloquio de Historia Canario Americana**. Tomo II. pp. 433-512. Las Palmas de Gran Canaria

BURT, S. y DAWSON, J. (1990): "From Small Shop to Hypermarket", **Western Europe**. Belhaven Press, Londres.

CABEZAS HERNÁNDEZ, M.T. (2002): **Las cámaras de comercio , industria y navegación de España: naturaleza jurídica y funciones** Atelier. Barcelona.

CABRE, A. ET ALL AÑO "Cambio migratorio y "reconversión territorial" en España", **Revista Española de Investigaciones Sociológicas**, nº 32, pp. 43-65.

CÁCERES, J. y GODENAU, D. (1997): "El tomate canario: innovación y concentración", en **SEBASTIÁN, M. (edit): Serie de Estudios Regionales: Canarias**. Servicio de Estudios de Banco Bilbao-Vizcaya, pp. 331-337.

CÁCERES MORALES, E. (1977): **Plan. Planeamiento. Planeamiento en Canarias**. Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.

CÁCERES MORALES, E. (1981): "Crecimiento urbano de Las Palmas y planeamiento: una relación histórica a analizar", **Canarias ante el cambio**, pp. 467-484. Instituto de Desarrollo Regional. Santa Cruz de Tenerife.

CÁCERES MORALES, E. (1982): "La formación urbana de Las Palmas", **Materiales de Trabajo**, nº 5, pp. 1-124. Departamento Arte, Ciudad y Territorio. Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Las Palmas de Gran Canaria

CÁCERES MORALES, E. (1992): "La instrumentación de la urbanística", **Materiales de Trabajo**, nº 4, pp. 5-81. Departamento Arte, Ciudad y Territorio. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

CÁCERES MORALES, E. (2000): "La comprensión del planeamiento: una cuestión didáctica" **Cartas Urbanas**, nº 6, pp. 8-26. Departamento Arte, Ciudad y Territorio. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

CÁCERES MORALES, E. (2002): **Génesis y desarrollo del espacio turístico en Canarias (Una hipótesis de trabajo)**. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Gobierno de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria.

CALLIZO SONEIRO, J. (1982): "La ley de Reilly en la delimitación de las áreas de influencia de las ciudades oscenses", **IV Jornadas sobre el estado actual de los Estudios sobre Aragón**, pp. 447-451. Alcañiz, Zaragoza.

CALLIZO SONEIRO, J. (1988): **La red urbana de Huesca**. Instituto de estudios Altoaragoneses. Excma Diputación de Huesca. Huesca.

CALLIZO SONEIRO, J. Y BIELZA DE ORY, V. (1988): "Evolución de la jerarquía urbana oscense. Una aplicación de la regla rango-tamaño", **Argensola**, Tomo XXIX, núm. 100, pp. 149-165.

CALLIZO SONEIRO, J. Y LACOSTA ARAGÜÉS, A. (2000): "Zaragoza como producto turístico urbano-cultural: arte, ferias, congresos y negocios", **Actas del IV Coloquio de Geografía Urbana y VI Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación**, pp. 176-187.

CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.J. (1982): **Estructura y paisaje urbano de Cáceres**. Colegio de Arquitectos de Extremadura. Delegación de Cáceres. Madrid.

CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.J. (1991): "El medio ambiente en el planeamiento urbano y municipal: Trujillo, ciudad y territorio", **Alcántara, Revista del Seminario de Estudios Cacerreños**, nº 22, pp.439-449.

CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.J. (1995a): "La gestión de los recursos hidráulicos en Extremadura", **Demanda y Economía del agua en España**, pp. 31-38

CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.J. (1995b): "Ciudades y metrópolis españolas, 1979-1992. Políticas urbanísticas y planeamiento democrático", **IV Coloquio Ibérico de Geografía**, pp. 149-174. Porto.

CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.J. (1996): "El vacuno charolais en España o la intensificación ganadera a contrapelo del ecosistema", **CABERO DIÉGUEZ, V. ET AL: El medio rural español. Cultura, Paisaje y Naturaleza**, pp. 949-958.

CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.J. (1997): "Plasencia-Cáceres: centralidad versus capitalidad en la desorganización territorial de la Alta Extremadura", **Estudios de Geografía. Homenaje a José Luis Cruz Reyes**, pp. 251-245.

CAMPESINO FERNÁNDEZ, A. y VELASCO BERNARDO, C. (Coord) (1996): **Portugal-España: Ordenación Territorial del suroeste comunitario**. Caja Salamanca y Soria y Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura. Salamanca

CAÑADA, J.A.; OLIVARES, A. Y PINILLA, J. (1997): "Valor hedónico y monetario del tiempo de transporte en los recorridos casa-trabajo", **Estudios Transportes y Comunicaciones**, nº 76, pp. 79-93.

CAPEL, H. (1968): "La especialización funcional de las ciudades españolas", **Estudios sobre el sistema urbano**, pp. 93-129.

CAPEL, H. (1974): **Estudios sobre el sistema urbano**. Ediciones de la Universidad de Barcelona.

CAPEL, H. (coord.), (1990): **Los espacios acotados: geografía y dominación social**. P.P.U., Barcelona.

CARAVACA, I., MÉNDEZ, R. (1995): "Efectos territoriales de la reestructuración productiva en España", **Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales**, III (106), pp. 715-744. Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente.

CARNERO LORENZO, F. (1997): "Política cambiaria y economía isleña, 1919-1959. Una primera aproximación", **Serie Estudios Regionales**, pp. 29-48. Banco Bilbao Vizcaya.

CARRERAS, C., DOMINGO, J. y SAUER, C. (1988): **Les àrees de concentració comercial de la ciutat de Barcelona**. C.O.C.I.N. Barcelona.

CASARES, L.; BRIZ, J. REBOLLO, A. y MUÑOZ, P. (1987): **La economía de la distribución comercial**. Ariel, Barcelona.

CHABOT, G. (1948): **Les Villes**. Armand Colin. París.

CHABOT, G. (1964): "Definitions de la région géographique et division regionale de la France", **Bulletin de la Société Belge d'Etudes Géographiques**, nº 33, 1, pp. 37-51.

CHABOT, G. (1972): **Las Ciudades**. Ed. Labor. Barcelona.

CHORLEY, R.J. et HAGETT, P. (1971): **La geografía y los modelos socioeconómicos**. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.

COELLO, M. (1993): "Consideraciones para una sociología de la población en Canarias", **IV Jornadas de la Población Española**, pp, 47-50. Dpto Geografía Universidad de La Laguna. Grupo Población AGE.

COLECTIVO 78 (1981): "Los efectos económicos de un proceso migratorio: la emigración canaria a Venezuela", **Canarias ante el cambio**, pp.. 129 - 145. Ed. Instituto de Desarrollo Regional.

COLLADO, J.C. (1994): "Cambio ocupacional y sectorial de la estructura productiva española", **Economía Industrial**, nº 30, pp. 117-130.

COMAS, D. Y RUIZ, E. (1993): **Fundamentos de los Sistemas de Información Geográfica**. Ed. Ariel. Barcelona.

CORTIZO ÁLVAREZ, T. (2000): **Asturias: retazos de una región urbana**. Edit Tría-ka. Gijón.

COVA ALONSO, D. Y GONZÁLEZ PÉREZ, J.M. (1999): "La economía canaria en 1998", **Cuadernos de Información Económica**, nº 147, pp. 59-68.

COVA ALONSO, D Y GONZÁLEZ PÉREZ, J.M. (2001): "La economía canaria en 2000", **Cuadernos de Información Económica**, nº 161, pp. 84-91.

CRISTÓBAL, C. (1992): "Aspectos socioeconómicos de la encuesta de movilidad 1987/88 en el área metropolitana de Madrid", **Economía y Sociedad**.

CUADRADO, J.R. (1988): "Los límites de la expansión del terciario", **Economistas**, nº 6, 35, pp.242-244.

CUADRADO, J.R. (1990): "Una nota en torno a la evolución de las disparidades regionales en España", **Revista de Economistas**, vol. 8, nº 45-46, pp. 12-15.

CUADRADO ROURA, J.R. (1992a): "El sector servicios", **Papeles de Economía Española**, nº 50, pp. 258-294.

CUADRADO ROURA, J.R. (1992b): "Integración económica y evolución de las disparidades económicas", **Papeles de Economía Española**, nº 51, pp. 69-82.

CUADRADO ROURA, J.R. (1992c): "España en el marco territorial y económico europeo", **Papeles de Economía Española**, nº 11, pp. 15-27.

CUADRADO ROURA, J.R. (1994): "Los españoles como consumidores de bienes de servicios y tiempo", **Revista de Occidente**, nº 162, pp. 23-44.

CUADRADO, J.R. Y RAYMOND, J.L. (1990): "Consideraciones en torno al crecimiento de los servicios", **Revista de Economistas**, vol. 8, nº 47, pp. 298-302.

CUADRADO, J.; MANCHA, T. GARRIDO, R. (1997): "Tendencias de productividad regional española", **Tendencias de productividad regional española**, nº 762, pp. 87-110.

DE RUS, G., GONZÁLEZ, M. y TRUJILLO, L. (1999): **Capitalización y crecimiento de la Economía canaria (1955-1996)**. Fundación BBV. Madrid.

DEL RÍO GÓMEZ, C. (1988): "Dinámica y distribución espacial de los servicios en España entre 1960 y 1985", **Papeles de Economía Española**, nº 34, pp. 478-481.

DEL RÍO, C. (1993): "Factores de competitividad en los servicios y relaciones industria-servicios" **Revista Información Comercial Española. Revista de Economía**, nº 179, pp. 5-25.

DELAS, L. DE (1995): "El turismo metropolitano en Europa. Una iniciativa innovadora de promoción turística local: el caso de Barcelona", **Estudios Turísticos**, nº 126, pp. 151-160.

DELGADO AGUIAR, G. (1991): **El comercio exterior en el Puerto de la Luz**. Cabildo Insular de Gran Canaria; Caja Insular de Ahorros de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria.

DELGADO AGUIAR, G. (1992): **Análisis espacial del transporte y las comunicaciones marítimas en Gran Canaria**. Centro de Investigación Económica y Social de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria.

DELGADO VIÑAS, C. (1995): **Las pequeñas y medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español**. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.

DELGADO VIÑAS, C. (2000): "Mutaciones económicas y funcionales de las pequeñas ciudades y villas de Cantabria", **Actas del IV Coloquio de Geografía Urbana y VI Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación**, pp. 298-307.

D'ENTREMONT, A. (1997): **Geografía económica**. Ed. Cátedra. Madrid.

DERRUAU, M. (1973): **Tratado de Geografía Humana**. Editorial Vicens Vives. Barcelona.

DESMARAIS, G. (1986): "Quelques conditions pour une sémiotique de la cartographie", **MappeMonde**, nº 2, pp. 18-25.

DÍAZ HERNÁNDEZ, R. (1990): **Origen Geográfico de la actual población de Las Palmas de Gran Canaria**. C.I.E.S., Las Palmas de Gran Canaria

DÍAZ HERNÁNDEZ, R. (2000): "La estructura sociolaboral canaria entre 1950 y 1996: de la primacía del primario a la hegemonía del terciario", **Actas del IV Coloquio de Geografía Urbana y VI Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación**, pp. 354-358. Las Palmas de Gran Canaria.

DÍAZ HERNÁNDEZ, R. (2001): "Las repercusiones espaciales de la actividad turística en Gran Canaria", en **HERNÁNDEZ, J.A. y PARREÑO, J.M (Coord): Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria**, Tomo II, pp. 9-20

DÍAZ HERNÁNDEZ, R. (2001): "Repercusiones del turismo en el sector servicios", en **HERNÁNDEZ, J.A. y PARREÑO, J.M (Coord): Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria**, Tomo II, pp.159-170.

DÍAZ RODRÍGUEZ, C. (1986): "Análisis espacial de la actividad económica en la provincia de Santa Cruz de Tenerife", **Revista de Historia de Canarias, Homenaje al Profesor José Peraza de Ayala**, T. XXXVIII, Vol II, pp. 905-929.

DÍAZ RODRÍGUEZ, C. (1982): "Un ejemplo de evolución espacial de las formas de poblamiento en el sur de Tenerife: Granadilla de Abona", **Homenaje a Alfonso Trujillo**, pp. 483-495.

DÍAZ RODRÍGUEZ, C. Y PULIDO MAÑES, T. (1986): "Análisis y Valoración espacial del nivel cultural de la población de Santa Cruz de Tenerife" **Revista de Geografía**, pp. 239-269.

DÍAZ RODRÍGUEZ, M^a.C. Y PULIDO MAÑES, T. (1988): "Aproximación al nivel de instrucción de la población de Santa Cruz de Tenerife. Un enfoque espacial", **Serta Gratulatoria in Honorem Juan Régulo**, Tomo III, pp. 45-65.

DÍEZ NICOLÁS, J. (1970): "La jerarquía de ciudades", **Ciudad y Territorio**, nº 2, pp. 13-34.

DÍEZ NICOLÁS, J. (1971): "Especialización funcional de las ciudades españolas", **Ciudad y Territorio**, nº 1, pp. 9-37.

DOMÍNGUEZ MUJICA, J. (1991): "Valoración global de las tendencias demográficas de la actual población de Canarias", **X Coloquio de Historia Canario-Americana**, pp. 105-131, Cabildo Insular de Gran Canaria.

DOMÍNGUEZ MUJICA, J. (2001a): "El impacto del turismo en la demografía y la sociedad", en **HERNÁNDEZ, J.A. y PARREÑO, J.M (Coord): Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria**, Tomo II, pp. 21-52.

DOMÍNGUEZ MUJICA, J. (2001b): "Repercusiones socioeconómicas del desarrollo turístico en el sector industrial", en **HERNÁNDEZ, J.A. y PARREÑO, J.M (Coord): Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria**, Tomo II, pp. 73-86.

DOMÍNGUEZ DOMÍNGUEZ, I. (2001c): "Repercusiones socioeconómicas del turismo en el comercio", en **HERNÁNDEZ, J.A. y PARREÑO, J.M (Coord): Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria**, Tomo II, pp. 101-135.

DOMÍNGUEZ, J., DÍAZ, R. y PARREÑO, C. (2001): **Inmigración extranjera e integración. La inmigración irregular en Canarias**. Gobierno de Canarias. Consejería de Empleo y Asuntos Sociales. Las Palmas de Gran Canaria.

DOMÍNGUEZ, J. y GIRONÉS, N. (2001): "Un estudio de la Geografía Histórica: la génesis del Barrio de La Isleta", **Revista del Museo Canario. Homenaje al Dr. Gregorio Chil y Naranjo (1831-1901)**, Vol LVI, pp. 233-259.

DOMÍNGUEZ MUJICA, J. y PARREÑO CASTELLANO, J.M. (2000): "Terciarización y urbanización en Canarias", **Actas del IV Coloquio de Geografía Urbana y VI Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación**, pp. 343-353. Las Palmas de Gran Canaria.

DORMIDO, S., MORALES NAVARRO, J. Y ABAD MÁRQUEZ, L.V (1995): **Sociedad y nuevas tecnologías: perspectivas del desarrollo industrial**. Trotta, Madrid.

ENRIQUEZ PADRON, R. (1911): **Guía de la ciudad de Las Palmas y de la isla de Gran Canaria**. Imprenta de Juan Vidal. Barcelona.

ESCOLANO, S. (1988): **Comercio y territorio en España**. Edit. Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza.

ESPIAGO GONZÁLEZ, J. (2000): "El relieve", en **MORALES, G. y PÉREZ, R. (Coord): Gran Atlas Temático de Canarias**, pp. 41-54. Edit. Interinsular Canaria.

ESPINOSA FERRANDO, F. (1994): "Incidencia del Real Decreto 243/1995 de 17 de febrero, en la gestión del Impuesto de Actividades Económicas", **Palau 14. Revista Valenciana de Hacienda Pública**, nº, pp. 60-71.

FAUS PUYOL, M.C. (1981): "Las actividades sectoriales de la población aragonesa", **Geographicalia**, nº. 11/12, pp. 3-30.

FERNÁNDEZ, G. Y FERNÁNDEZ, J.R. (1999): "La distribución de la industria en España: pautas regionales y cambios recientes", *Ería. Revista de Geografía*. nº 49, pp. 129-158.

FERNÁNDEZ-MAYORALAS, G. Y RODRÍGUEZ, V. (1997): "Niveles de distribución geográficos de la cobertura sanitaria", **Estudios Geográficos**, Tomo LVII, nº 228, pp. 377-396.

FREEMANN, T.W. (1958): **Geography and planning**. Hutchinson University Library, Londres.

GALDÓS URRUTIA, R. (1993): "Un nuevo modelo migratorio. Las migraciones interiores en España entre 1976 y 1989", *Ería. Revista de Geografía*, nº 30, pp. 73-79.

GAMIR, A., MÉNDEZ, R. MOLINERO, T. Y RAZQUIN, J. (1989): "Terciarización económica y desarrollo regional en España", **Anales de Geografía de la Universidad Complutense**, nº 9, pp. 123-144.

GAMIR, A., RUIZ, M. y SEGUÍ, J.M. (1994): **Prácticas de análisis espacial**. Edit. Oikos-tau. Barcelona.

GARCÍA BALLESTEROS, A. (1990): "Desequilibrios interterritoriales en la España de las autonomías", **Boletín de la AGE**, nº 11, pp. 1-15.

GARCÍA BALLESTEROS, A.; POZO, E. Y ARRANZ, M. (1988): "Les transformations socioéconomiques en Espagne", **Travaux de l'Institut de Géographie de Reims**, nº 67-68, pp. 7-22.

GARCÍA COLL, A. y SÁNCHEZ AGUILERA, D. (1997): "Población y tamaño municipal: reflexiones a partir del censo de 1991", **Estudios Geográficos**, Tomo LVIII, nº 229, pp. 593-623.

GARCÍA HERRERA, L.M. (1984): "A propósito de The Limits to Capital de David Harvey", **Documents d'Anàlisi Geogràfica**, nº 4, pp. 117-130.

GARCÍA, M.B. y ZAPATA, V. (1993): "Bibliografía sobre la Población de Canarias", **IV Jornadas de la Población Española**, pp. 15-28 Dpto Geografía Universidad de La Laguna. Grupo Población AGE

GARCÍA MÁRQUEZ, F. (1972): "Aerotren: (1) Asesinato de un paseo", **Revista Sansofé**, nº 114, pp. 6-9.

GARCÍA MÁRQUEZ, F. y CABRAL, A. (1972): "Las razones de una sinrazón", **Revista Sansofé**, nº 116, pp. 10-13.

GARCÍA-NIETO, A. (1983): "El sistema de ciudades en las regiones españolas según la regla rango-tamaño", **Ciudad y Territorio**, nº 1, pp. 43-54.

GEORGE, P. (1980): **Geografía rural**. Editorial Ariel, colección Elcano, la geografía y sus problemas. Barcelona.

GIL IBÁÑEZ, S.L. (1992): "Lo que permanece: la terciarización", **Información Comercial Española**, nº 701, pp. 101-116.

GIL LEÓN, J. (2001): "La Ganadería", **Geografía de Santa Brígida**, pp.119-126. Iltre Ayuntamiento de la Villa de Santa Brígida.

GIL OLCINA, A. y GÓMEZ MENDOZA, J. (coord.), (2001): **Geografía de España**. Ariel Geografía. Madrid.

GINÉS DE LA NUEZ, C. (1991): "Evolución del poblamiento de la Orotava (1787-1981)", **VIII Coloquio de Historia Canario-Americana**, Vol I, pp. 421-425.

GINÉS DE LA NUEZ, C. (2000): "Gran Canaria: un análisis de la terciarización de espacios urbanos", **Actas del IV Coloquio de Geografía Urbana y VI Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación**, pp. 359-365. Las Palmas de Gran Canaria.

GIST, N.P. y FAVA, S. (1968): **La sociedad urbana**. Edit. Omega. Barcelona.

GÓMEZ DE LORENZO CÁCERES, F.J. (1995): "Los impuestos sobre construcciones instalaciones y obras; bienes inmuebles; vehículos de tracción mecánica y actividades económicas", **Cuadernos de Derecho Judicial**, nº 13, pp. 401-467.

GÓMEZ MENDOZA, J. (1987): "Estructuras y estrategias comerciales urbanas en España", en **Los problemas urbanos en España**, pp. 91-139.

GÓMEZ MENDOZA, A. (coord.), (1996): **Economía y sociedad en la España moderna y contemporánea**. Edit Síntesis. Madrid.

GÓMEZ OREA, A. (1994): Ordenación del territorio. Una aproximación desde el medio físico. Instituto Tecnológico Geominero de España. Editorial Agrícola Española, S.A. Barcelona.

GONZÁLEZ LÓPEZ VARCÁRCCEL, B. , DÁVILA QUINTANA, D. (1995): "Un análisis dinámico y caracterizador de la industria canaria", **Papeles de Economía Canaria**, nº 15, pp. 151-166.

GONZÁLEZ MORALES, A. (1988): "Inserción del subsector ganadero y política administrativa en la formación social y económica canaria", **Serta Gratvatoria in Honorem Juan Régulo**, Tomo III, pp. 137-155.

GONZÁLEZ MORALES, A. y DELGADO AGUIAR, G. (1990): **Estructura reciente de la formación social de Canarias Orientales: Algunos elementos teóricos para su estudio**. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

GONZÁLEZ MORALES, A. y MARTÍN RUIZ, J.F. (1989): **Agricultura y Espacio Rural en Gran Canaria**. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Tenerife.

GONZÁLEZ MORENO, M. (1988): "Presente y futuro del empleo en los servicios" **Economistas**, nº 29, pp. 13-21.

GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, A. (2001): **El sureste de Gran Canaria**. Ayuntamiento Santa Lucía de Tirajana. Santa Lucía de Tirajana.

GONZÁLEZ URRUELA, E. (1985): **Valladolid: ciudad y territorio. Procesos de articulación territorial inducidos por el desarrollo industrial y urbano**. Universidad de Cantabria. Departamento de Geografía.

GRAS, N.S.B. (1922): **An Introduction to Economic History**. Harper and Brothers. New York.

GRUPO ADUAR (2000): **Diccionario de Geografía Urbana, Urbanismo y Ordenación del Territorio**. Ed. Alianza Universidad.

GUERRA ZABALLOS, A. (1981): "Los sistemas regionales españoles según el 'modelo' rango-tamaño", **Geographica**, Año XXIII, pp. 23-47.

GUITIÁN, C. y NADAL, I. (1983): **El sur de Gran Canaria: entre el turismo y la marginalidad**. CIES. Las Palmas de Gran Canaria.

GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1985): "El análisis simple de las ligazones", **Anales de Geografía de la Universidad Complutense**, nº 5, pp. 49-70.

GUTIÉRREZ PUEBLA, J. y GOULD, M. (1994): **S.I.G.: Sistemas de Información Geográfica**. Ed. Síntesis. Madrid.

HAGGETT, P. (1975): **Análisis locacional en Geografía Humana**. Ed. Gustavo Gili. Barcelona.

HAGGETT, P. (1988): **Geografía: una síntesis moderna**. Edit. Omega. Barcelona.

HAGGETT, P.; CLIFF, A. y FREY, AP. (1977): **Locational Analysis in Human Geography**. Edit. Arnold. Londres.

HARVEY, D. (1992): **Urbanismo y desigualdad social**. Siglo XXI de España Editores, S.A. Madrid.

HERNÁNDEZ LUIS, J.A. (2003): **El transporte exterior en La Palma**. Cabildo de La Palma, Santa Cruz de la Palma.

HERNANDEZ JIMENEZ, V. (1984): **La villa de Teror**. Gráficas Bordón. Las Palmas de Gran Canaria.

HERNÁNDEZ TORRES, S. y MORALES MATOS, G. (1997): **El espacio industrial en Gran Canaria**. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

HERNÁNDEZ TORRES, S. (2000): "Los recursos culturales y comerciales en la oferta complementaria del turismo en Las Palmas de Gran Canaria", **Actas del IV Coloquio de Geografía Urbana y VI Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación**, pp. 113-121.

HERNÁNDEZ TORRES, S. (2000): **El espacio industrial en Canarias. El tejido empresarial y el territorio en las áreas insulares**. Tesis Doctoral (inérita). Departamento de Geografía. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

HOOVER, E.M. (1948): **The Location of Economic Activity**. McGraw Hill. New York.

IRISO LERGA, E. (1991): "Las funciones del centro urbano de Pamplona. (1950-1985): método de estudio", **Estudios de Ciencias Sociales**, IV, pp. 159-197.

JURASTI, J. (1981): "La distribución Rank-size y el crecimiento proporcionado de las ciudades en Guipuzcua (1900-1970)", **Lurralde. Investigación y Espacio**. pp.199-211.

LABASSE, J. (1973): **La organización del espacio**. I.E.A.L. Madrid.

LAMOTTE, M. (1985): **Fondements rationnels de l'aménagement d'un territoire**. Edit. Masson. Paris

LEÓN GARCÍA, J. (1984a): "El espacio agrario", **Geografía de Canarias**, Tomo III, pp. 9-40. Editorial Interinsular Canaria.

LEÓN GARCÍA, J. (1984b): "La ganadería", **Geografía de Canarias**, Tomo III, pp.181-206. Editorial Interinsular Canaria.

LIVI-BACCI, M. (1993): **Introducción a la demografía**. Ariel Historia Barcelona.

LÓPEZ DE GÓMARA, F. (1979): **Historia General de Las Indias**. Biblioteca Ayacucho, Caracas.

LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1981): "Ordenación del Territorio y espacio rural en ámbitos regionales", **VII Coloquio de Geografía, AGE**. Tomo II, Pamplona.

LOSCH, A. (1938): "The nature of economic regions", **The nature of economic regions**, nº 5, pp. 71-78.

LUXÁN MELÉNDEZ, S. y SOLBES FERRI, S. (1998): "El factor histórico en la configuración de la empresa industrial en Canarias", **Revista de Estudios Regionales**, 2ª época, Enero-Abril, pp. 187-220. Universidades de Andalucía.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A. (1981): "El papel histórico de la agricultura de "subsistencia" en Canarias: un tema olvidado", **Canarias ante el cambio**, pp. 101-112. Instituto de Desarrollo Regional.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A. (1985): "Aproximación de la historia económica contemporánea de Canarias (1800-1960)", **Geografía de Canarias**, tomo VI, pp. 9-24. Editorial Interinsular Canaria, Santa Cruz de Tenerife.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A. y RODRÍGUEZ MARTÍN, J.A. (1995): "La economía canaria", en **Béthencourt Massieu (ed): Historia de Canarias**, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.

MADOZ, P. (1845): **Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar**. Ed. Ámbito e Interinsular Canaria. Valladolid.

MANERO MIGUEL, F. (2000): "Terciarización y desarrollo urbano en España. Significado funcional y espacial de las nuevas estrategias de promoción de la ciudad", **Actas del IV Coloquio de Geografía Urbana y VI Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación**, pp. 213-222. Las Palmas de Gran Canaria

MANRIQUE DE LARA, C. (1997): "La economía canaria en 1996", **Cuadernos de Información Económica**, nº 120-121, pp 72-75.

MARCHENA GÓMEZ, M (1995): "El turismo metropolitano: una aproximación conceptual", **Estudios Turísticos**, nº 126, pp. 7-21,

MARCHENA GÓMEZ, M. (2000): "Patrimonio y ciudad: nuevos escenarios de promoción y gestión del turismo urbano europeo", **Actas del IV Coloquio de Geografía Urbana y VI Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación**, pp. 15-28.



MARCOU, G. y SIEDENTOPF, H. (eds) (1994): Condiciones institucionales de una política europea de ordenación del territorio. Gobierno de Aragón. Zaragoza.

MARTÍN GALÁN, F. (1980): La ciudad de Las Palmas: trama urbana. Evolución. Situación Presente", **III Coloquio de Historia Canario Americana**, Tomo II, pp. 121-146.

MARTÍN GALÁN, F. (1984): **La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de su evolución**. Edición de la Junta del Puerto de la Luz y de Las Palmas, Gobierno de Canarias, Cabildo. Las Palmas de Gran Canaria.

MARTÍN GÓMEZ, C. (1993): "Canarias y las Comunidades Europeas; un análisis sobre la población", **IV Jornadas de la Población Española**, 51-57. Dpto Geografía Universidad de La Laguna. Grupo Población AGE

MARTÍN MARTÍN, V. (1993): "El binomio población-recursos en espacios de desarrollo exógenos: el ejemplo de Canarias", **IV Jornadas de la Población Española, Inmigración extranjera y planificación demográfica**, pp. 29-35. Dpto Geografía de la Universidad de La Laguna. Grupo Población AGE

MARTÍN MARTÍN, V. (2000a): "Los paisajes agrarios", en **MORALES, G. y PÉREZ, R. (Coord): Gran Atlas Temático de Canarias**, pp. 207-218. Edit. Interinsular Canaria.

MARTÍN MARTÍN, V. (2000b): "Aproximación tipológica a los paisajes agrarios actuales de Canarias", **Papeles de Geografía**, nº 32, pp. 97-115.

MARTÍN RUÍZ, J.F. (1981): "Dinámica del empleo, trasvases de población activa y envejecimiento rural en Canarias (1940-1979)", **Canarias ante el cambio**, pp. 101-128. Universidad de La Laguna, S/C Tenerife.

MARTÍN RUÍZ, J.F. (1982): "Sectores productivos y estructuras de la propiedad agraria en el siglo XIX: el ejemplo del NW de Gran Canaria", **Homenaje a Alfonso Trujillo**, pp. 521-570. Aula de Cultura. Cabildo Insular de Tenerife.

MARTÍN RUÍZ, J.F. (1985): **Dinámica y estructura de la población de las Canarias Orientales (siglos XIX y XX)**. Excma Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Excmo Cabildo Insular de Gran Canaria.

MARTÍN RUÍZ, J.F. (1986a): "Algunos aspectos de la agricultura en Gran Canaria", **Aguayro**, nº 166, pp. 6-9. La Caja de Canarias.

MARTÍN RUÍZ, J.F. (1986b): "Espacio y desarrollo agrario: el noroeste de Gran Canaria", **Revista de Geografía Canaria**, nº 0, pp. 129-158.

MARTÍN RUÍZ, J.F. (1990): "Los desequilibrios territoriales en la distribución de la población canaria. La progresiva concentración y urbanización de los recursos humanos", **Revista de Geografía de la Universidad de La Laguna**, nº5, pp. 105-115.

MARTÍN RUÍZ, J.F. y DÍAZ RODRÍGUEZ, C. (1983): "Hacia una tipología de los modos de producción agrarios en Canarias", **VII Coloquio de Geografía**, pp. 553-558. Pamplona.

MARTÍNEZ ARÉVALO, L. (1995): "El comercio de servicios", **Expansión Internacional**, nº 12, pp. 52-54.

MELCHIOR NAVARRO, M. (Ccoord). (1998): **El turismo en Canarias**. FYDE-CajaCanarias, Santa Cruz de Tenerife.

MELLA MÁRQUEZ, J.M. (Coord.) (1998): **Economía y política regional en España ante la Europa del siglo XXI**. Edit. Akal Textos. Madrid.

MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. (1988): "Las actividades industriales", **Geografía de España**, vol. 10. Edit. Síntesis. Madrid.

MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. (1996): **Organización industrial y territorio**. Edit. Síntesis. Madrid.

MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. (1997a): "Transformaciones económicas y reorganización espacial; un contexto", **Boletín de la A.G.E.**, nº 24, pp. 5-11.

MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. (1997b): **Geografía Económica. La lógica espacial del capitalismo global**. Ed. Ariel Geografía. Barcelona.

MÉNDEZ, R. y CARAVACA, I. (1993): **Procesos de reestructuración industrial en las aglomeraciones metropolitanas españolas**. Ministerio de Obras Públicas y Transportes (monografía). Madrid.

METTON, A. (1984): **Le commerce urbain français**. P.U.F. Paris

MILLARES TORRES, A. (1893): **Historia general de las Islas Canarias**. Imprenta de La Verdad, 1893-1895. Las Palmas de Gran Canaria.

MOINDROT, C. (1975): "La délimitation des aires d'influence métropolitaine par une modèle de gravité", **L'Espace Géographique**, nº 3, pp. 197-207.

MONTERO LUNA, J.L. (1994): "Novedades introducidas en la imposición municipal por las Leyes 21/1993 de Presupuestos Generales del Estado para 1994 y 22/1993, de medidas fiscales, de reforma del régimen jurídico de la función", **Revista de Doctrina, Legislación y Jurisprudencia**, nº 15, pp. 7-27.

MONTERO MURADAS, I. (Coord.) (1998): **El comercio minorista en Canarias**. FYDE-CajaCanarias, Santa Cruz de Tenerife.

MORALES, F. (1974): **Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria**. 1531 Museo Canario.

MORALES MATOS, G. (2000a): "Infraestructura y equipamientos", en **MORALES, G. y PÉREZ, R. (Coord): Gran Atlas Temático de Canarias**, pp. 289-316. Edit. Interinsular Canaria. Santa Cruz de Tenerife.

MORALES MATOS, G. (2000b): "El turismo", en **MORALES, G. y PÉREZ, R. (Coord): Gran Atlas Temático de Canarias**, pp. 357-376. Edit. Interinsular Canaria

MORALES MATOS, G. y SANTANA SANTANA, A. (1993): "Procesos de construcción y transformación del espacio litoral canario inducidos por el fenómeno turístico", **Ería. Revista de Geografía**, nº 32, pp. 225-246.

MORALES MATOS, G. y SANTANA SANTANA, A. (2002): **Geografía de Canarias**. Edit Ariel (en prensa)

MORALES, G., HART, M. Y CHIRIVELLA, M. (1999): "Promoción e imagen del turismo en Canarias", **Boletín de la AGE**, nº 28, pp. 7-26.

MORALES, G. SIERRA, C. y HERNÁNDEZ, S. (1999): "Medio ambiente urbano", en **Gran Canaria, Siglo XXI. Diagnóstico de situación**, Tomo I, pp.824-855. Excmo Cabildo de Gran Canaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

MORALES, G., PÉREZ, R. Y HERNÁNDEZ, S. (2000a): "Espacios Urbanos e Industriales", en **MORALES, G. y PÉREZ, R. (Coord): Gran Atlas Temático de Canarias**, pp. 234-287. Edit. Interinsular Canaria.

MORALES, G.; PÉREZ, R. Y HERNÁNDEZ, S. (2000b): "Espacios urbanos e industriales", en **MORALES, G. y PÉREZ, R. (Coord): Gran Atlas Temático de Canarias**, pp. 236-288. Edit. Interinsular Canaria. Santa Cruz de Tenerife.

MORENO JIMÉNEZ, A. (1980a): "Jerarquía de núcleos y áreas funcionales: análisis con redes de flujos", **Estudios Geográficos**, nº 161, pp.413-445.

MORENO JIMÉNEZ, A. (1980b): "Métodos recientes para la delimitación de áreas de influencia con datos de flujos", **Boletín de la Real Sociedad Geográfica**, t. XVI, nº 1 y 2, pp. 239-257.

MORENO JIMÉNEZ, A. (1980c): "Jerarquía de núcleos y áreas de influencia: análisis con redes de flujos", **Estudios Geográficos**, nº. 161, pp. 413-447.

MORENO JIMÉNEZ, A. (1985): "Métodos para el estudio de la estructura y la organización de los sistemas espacio-funcionales. Aplicación a la España peninsular", **Estudios Territoriales**, nº 17, pp. 123-144.

MORENO JIMÉNEZ, A. (1997): "Geografía comercial aplicada y política urbana: metodología y resultados en el caso de Tres Cantos (Madrid)", **Estudios Geográficos**, Tomo LVIII, nº 229, pp. 667-688.

MORENO JIMÉNEZ, A y ESCOLANO UTRILLA, S. (1992): **Los servicios y el territorio**. Editorial Síntesis. Madrid.

MORENO MEDINA, C. (1997): **Los caminos de Gran Canaria**. Cabildo Insular de Gran Canaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

MUÑOZ, C. Y BECERRA, M. (1990): "Canarias, crecimiento con incertidumbre institucional", **Papeles de Economía Española**, nº 45, pp. 153-163.

MURILLO CASTILLEJO, J. (1997): "Factores de loca en la industria electrónica de la región madrileña", **Estudios Geográficos**, Tomo LVIII, nº 226, pp. 77-94.

NARANJO SANTANA, M.C. (2002): **Aproximación a la historia económica de un área rural: La Vega de San Mateo, Gran Canaria**. Col., Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas Las Palmas de Gran Canaria.

NELSON, H.J. (1955): "A service classification of American cities", **Economic Geography**, XXXI, pp. 189-210.

NOGUÉ FONT, J. (1989): "Espacio, lugar y región: hacia una nueva perspectiva geográfica regional", **Boletín de la AGE**, nº 9, pp. 235-248.

OLIVERA, A. (1997): "Indicadores en Geografía Social", **Estudios Geográficos**, Tomo LVIII, nº 229, pp.689-709.

OSORIO ACOSTA, J (1999): "Energía y agua", en **Gran Canaria, Siglo XXI. Diagnóstico de situación**, Tomo I, pp. 692-721. Excmo Cabildo de Gran Canaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

PARK, J. et al. (1970): "Theoretical problem in central places analysis", **Economic Geography**, nº. 46, pp. 568-586.

PARREÑO CASTELLANO, J.M. (1995): **Producción del espacio residencial y consumo de suelo agrario en Visvique, Los Portales y Los Castillos (Aruca)**. Memoria de Licenciatura (inédita). Dpto Arte, Ciudad y Territorio. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

PARREÑO CASTELLANO, J.M. (1999): "La producción residencial suburbana en Las Palmas de Gran Canaria", **Anuario de Estudios Atlánticos**, nº 45, pp.589-629. Patronato de la "Casa de Colón".

PARREÑO CASTELLANO, J.M. (2001a): "El proceso de urbanización del espacio turístico" en **HERNÁNDEZ, J.A. y PARREÑO, J.M (Coord): Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria**, Tomo I, pp.71-102.

PARREÑO CASTELLANO, J.M. (2001b): "Turismos alternativos en San Bartolomé de Tirajana", en **HERNÁNDEZ, J.A. y PARREÑO, J.M (Coord): Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria**, Tomo I, pp. 129-158.

PÉREZ GONZÁLEZ, R. (1985): "El poblamiento", **Geografía de Canarias**, Tomo II, pp. 132-146. Editorial Interinsular Canaria.

PÉREZ GONZÁLEZ, R. (2000a): "La población", en **MORALES, G. y PÉREZ, R. (Coord): Gran Atlas Temático de Canarias**, pp. 163-206. Edit. Interinsular Canaria.

PÉREZ GONZÁLEZ, R. (2000b): "Transportes: infraestructuras y flujos"; en **MORALES, G. y PÉREZ, R. (Coord): Gran Atlas Temático de Canarias**, pp. 317-356. Edit. Interinsular Canaria. Santa Cruz de Tenerife.

PÉREZ GONZÁLEZ, R. (1985): "Propiedad y administración del agua en Canarias", **Demanda y economía del agua en España**, pp. 39-44. Diputación Provincial de Alicante.

PEREZ MARRERO, L.M. (2000): **El plátano canario en el contexto internacional. Su historia agrocomercial**. Edit. Asprocan. Las Palmas de Gran Canaria.

PETIT, P. (1988): **La croissance tertiaire**. Económica, París.

PIAGET, J. (1980): **El estructuralismo**. Edit. Oikos-Tau. Barcelona.

PIATIER, A (1956): "L'attraction commerciale des villes: une nouvelle metode de mesure", **Rev. Juridique et economique du Sud Ouest**, nº 4.

POTRRYKOWSKI, M. y TAYLOR, Z. (1984): **Geografía del Transporte**. Edit. Ariel, Barcelona.

PRECEDO LEDO, A. (1981): "Transformaciones espaciales y sectoriales de la industria en las regiones españolas (1955-1978)", **Geographicalia**, nº 10, pp. 37-78.

PRECEDO LEDO, A. (1986): "Las modificaciones del sistema urbano español en la transición postindustrial", **Estudios Territoriales**, nº 20, pp. 121-138.

PRECEDO LEDO, A. (1987): "La estructura terciaria del sistema de ciudades en España", **Estudios Territoriales**, nº 24, pp. 53-76.

PUJADAS, R. y FONT, J. (1998): **Ordenación y planificación territorial**. Editorial Síntesis. Madrid.

QUINTANA DÉNIZ, A. (1999): "La industria", **en Gran Canaria, Siglo XXI. Diagnóstico de situación**, Tomo I, pp. 613-630. Excmo Cabildo de Gran Canaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

QUINTANA NAVARRO, J.F. (1992): "Los intereses británicos en Canarias en los años treinta: una aproximación", **Revista Vegueta**, nº 0, pp. 149-172.

RACIONERO, L. (1986): **Sistemas de ciudades y ordenación territorial**. Ed. Alianza, Barcelona.

RAMÓN OJEDA, A. (1996): **Los asentamientos rurales de Gran Canaria. Aproximación a su estudio a través de un Sistema de Información Geográfico**. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Memoria de Licenciatura (inérita)

RICHARDSON, H.W (1973): "Theory of Distribution of city sizes. Review and Prospects", **Regional Studies**, vol. 7, pp. 239-251. Pergamon Press.

ROBINSON, A. et alli. (1987): **Elementos de Cartografía**. Edit. Omega. Barcelona.

RODRÍGUEZ, M. (1999): "El comercio interior", **en Gran Canaria, Siglo XXI. Diagnóstico de situación**, pp. 150-186, Excmo Cabildo de Gran Canaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

RODRÍGUEZ, R. (1992): "Función comercial y organización del territorio a través del ejemplo de una cabecera comarcal del interior gallego", **VI Coloquio Ibérico**, Tomo II, pp. 81-86. Porto.

RODRÍGUEZ, R. (1992): "Función comercial y organización del territorio a través del empleo de una cabecera comarcal del interior gallego", **VI Coloquio Ibérico**, pp. 81-86. Porto.

RODRÍGUEZ BRITO, W. (1984a): "Cultivos básicos de exportación", **Geografía de Canarias**, Tomo III, pp. 97-138. Editorial Interinsular Canaria.

RODRÍGUEZ BRITO, W. (1984b): "Cultivos tradicionales", **Geografía de Canarias**, Tomo III, pp. 71-96. Editorial Interinsular Canaria.

RODRÍGUEZ BRITO, W. (1992): **Canarias: agricultura y ecología**. Cabildo Insular de Tenerife. Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife.

RODRÍGUEZ FACAL (1981): "Betanzos y su área de influencia", **VII Coloquio de Geografía**, Actas, T. II, pp. 431-436.

RODRÍGUEZ MARTÍN, J.A. (1981): "Tres aspectos en el modelo de crecimiento reciente de la economía canaria", **Canarias ante el cambio**, pp. 39-60. Instituto de Desarrollo Regional

RODRÍGUEZ MARTÍN, J.A. (1984): "La industria", **Geografía de Canarias**, Tomo III, pp.233-262. Editorial Interinsular Canaria.

ROSA OLIVERA, L. de la (1946): **Evolución del régimen local en las Islas Canarias**. Universidad Complutense de Madrid. Instituto de Estudios de Administración Local.

ROMERO GIL, J. (1995): "Bibliografía sobre terciarización urbana, comercio y consumo", **Revista de Geografía**, vol XXIX, nº 2, pp.115-131.

ROMERO MARTÍN, L. Y HERNÁNDEZ CALVENTO, L. (1996): "Características pluviométricas de la cuenca del Guiniguada (1950-1994). Gran Canaria. Islas Canarias", **MARZOL, V. DORTA, P. VALLADARES, P (Eds): Clima y agua: la gestión de un recurso climático**, pp. 155-169,

RUBIO BENITO, M.T. (1990): "Terciarización de la población activa en España", **Espacio, Tiempo y Forma**, Serie VI, Geografía, t. 3, pp.41-54.

RUBIO DE URQUÍA, J.I. (1992): "Algunas consideraciones en torno al Impuesto sobre Actividades Económicas", **Economía Industrial**, nº 8, pp. 101-106.

RUS MENDOZA, G. (1986): **El transporte terrestre de viajeros en la isla de Gran Canaria**. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.

RUS, G., GONZÁLEZ, M. y TRUJILLO, L. (1998): **Capitalización y crecimiento de la economía canaria, 1955-1996**. Fundación BBV. Bilbao.

SALAZAR SÚÑER, R. (1993): "El comercio en la legislación fiscal", ICE, **Distribución Comercial en España**, nº 713, pp. 71-77.

SANCHEZ GARCÍA, J. Y SABATÉ BEL, F. (1997): "Algunas consideraciones estratégicas sobre el territorio canario", **Situación. Serie de Estudios Regionales**, pp. 63-73.

SANDRU, I., CUCU, V. Y POGHIRC, P. (1963): "Contribution géographique à la classification des villes de la republique populaire rumaine", **Annales de Geographie**, LXXII, 390, pp. 162-185.

SANTANA SANTANA, A. (1992): "Modelos de ocupación en áreas de montaña: la isla de Gran Canaria (1478-1865)", **Pirineos**, nº 139, pp. 67-93.

SANTANA SANTANA, A. (2001): **Evolución del paisaje de Gran Canaria (siglos XV-XIX)**. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

SANTANA SANTANA, A. y PÉREZ CHACÓN ESPINO, E. (1988): "Sociedad y medio: aproximación a las formas históricas del uso del territorio en Gran Canaria", **VII Coloquio de Historia Canario Americana**, pp. 487-505.

SANZ, J.A. (1972): "La distribución territorial de la población de Las Palmas", **Revista Canaria de Economía**, nº 5, vol II, 4º Trim, pp. 1-16.

SANTOS, M. (1990): **Por una geografía nueva**. Edit. Espasa Universidad. Madrid.

SEGUÍ PONS, J.M. (1989): "La clasificación funcional de las regiones en España mediante la aplicación del análisis factorial en componentes principales a los sectores de actividad económica", **Norba. Revista de Geografía**, nº 8-9, pp. 639-654.

SEGUÍ PONS, J.M. y PETRUS BEY, J.M. (1991): **Geografía de redes y sistemas de transporte**. Editorial Síntesis. Madrid.

SERRANO MARTÍNEZ, J.M. (1986): "Distribución espacial en España de las ciudades de tamaño intermedio (25.000-50.000)", **Estudios Territoriales**, nº 20, pp. 139-160.

SERRANO MARÍNEZ, J.M. (1990): "Un nuevo modelo de ordenación urbana. Las ciudades en España: creciente protagonismo de los grandes municipios urbanos", **Información Comercial Española**, nº marzo, pp. 95-117.

SERRANO MARÍNEZ, J.M. (1996): **Configuración territorial del Área Metropolitana de Murcia a finales del Siglo XX**. Ed. Universidad de Murcia.

SERRANO MARTÍNEZ, J.M. (2000): "Equipamiento universitario y terciarización de las ciudades españolas", **Actas del IV Coloquio de Geografía Urbana y VI Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación**, pp. 248-258.

SERRANO RODRÍGUEZ, A. (1983): "Fundamentos metodológicos para una investigación sobre redes urbanas", **Didáctica Geográfica**, nº 8/9, pp.51-55.

SERRANO RODRÍGUEZ, A. "Teledetección y ordenación del territorio", **Revista Valenciana d'estudis autonòmics**, pp. 39-65.

SOBRAL GARCÍA, S. (1986): "Relación entre la población y la agricultura en el Valle del Golfo (Isla de El Hierro)", **Revista de Historia de Canarias, Homenaje al Profesor José Peraza de Ayala**, Tomo XXXVIII, Vol. II, pp.839-853,

SOBRAL GARCÍA, S. (2000): "La caracterización funcional del espacio urbano de Las Palmas de Gran Canaria", **Actas del IV Coloquio de Geografía Urbana y VI Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación**, pp. 366-371. Las Palmas de Gran Canaria

SOBRAL, S., GINÉS, C., CAMINO, J. Y HERNRIQUEZ, A. (1998): "El análisis de la funcionalidad económica de la isla de Gran Canaria a través de un S.I.G.", **Revista Vegueta**, nº 3, pp. 203-218. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

SORRE, M. (1952): **Les fondements de la Géographie Humaine**. Libraire Armand Colin. París.

SUAREZ GRIMON, V. (1992): **Teror y la separación de Valleseco 150 aniversario**. Ediciones del Iltre Ayuntamiento de Valleseco.

TERÁN Y TROYANO, F. (1996): "Evolución del planeamiento urbanístico (1846-1996)", **Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales**, XXVIII (107-108), pp. 167-184.

TINBERGEN, J. (1958): "The economica principles for an optimun use of space", **Cahiers de Bruges**, nº 2, pp. 15-18.

TOWER, W. (1966): "The Geography of American cities", **Bulletin of the American Geographical Society**, XXXVII, 1905, pp. 577-588.

VERA GALVÁN, J.R. (1989): **La industria del viaje como producción comunicativa. Formación del Tenerife mass-media**. Tesis doctoral (inédita) La Laguna. Tenerife.

VERA J.M. et al. (1988): "La industria turística en Canarias", **VIII Coloquio de Historia Canario-Americana**, Las Palmas de Gran Canaria.

VERA REBOLLO, J.F. (1987): **Turismo y urbanización en el litoral alicantino**. Instituto de Estudios "Juan Gil-Albert", Diputación Provincial. Alicante.

VERA, F., LÓPEZ, F., MARCHENA, M. Y ANTÓN, S. (1997): **Análisis territorial del turismo**. Ed. Ariel, Barcelona.

VERANO TACORONTE, D. (1999): "Agricultura" en **Gran Canaria, Siglo XXI. Diagnóstico de situación**, Tomo I, pp.452-489. Excmo Cabildo de Gran Canaria. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

VILLALBA MORENO, E. (1978): **Estudio del tomate en Tenerife y Gran Canaria**. Instituto Tinerfeño de Expansión Económica. S/C de Tenerife.

VINUESA, J. (Ed). (1994): **Demografía. Análisis y proyecciones**. Ed. Síntesis. Madrid

VV.AA (1989): **La movilidad geográfica de la población de Gran Canaria**. Estudio Informe para el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria. Cabildo Insular de Gran Canaria.

VV.AA. (1991): "Las Palmas de Gran Canaria: configuración territorial y producción de espacio urbano", **VIII Coloquio de Historia Canario-Americana**, Vol I, pp. 449-457.

VV.AA. (1995): **Las ciudades españolas a finales del siglo XX**. Grupo de Trabajo de Geografía Urbana. AGE. Universidad de Castilla-La Mancha. Murcia.

VV.AA. (1993): **Atlas comercial de España**. Revisión y actualización del Atlas Comercial de España. Ministerio de Comercio y Turismo. Dirección General de Comercio Interior. Madrid, 5 vols.

ZOIDO NARANJO, F. (1998): "Geografía y ordenación del territorio", **Iber, Didáctica de las Ciencias Sociales**, nº 16, pp. 18-26.

ANEXO

Cuadro X.1:
ENTIDADES DE POBLACIÓN POR AÑOS

1960	1970	1981	1986	1991	1996
Acusa	Acusa	Acusa	Acusa	Acusa	Acusa
Agate	Agate	Agate	Agate	Agate	Agate
Agualatente	Agualatente	Agualatente	Agualatente	Agualatente	Agualatente
Aguatona	Aguatona			Aguatona	Aguatona
Agua de Fontanales					
Agüimes	Agüimes	Agüimes	Agüimes	Agüimes	Agüimes
Alamo, El	Alamo, El	Alamo, El	Alamo, El	Alamo, El	Alamo, El
Albercón	Albercón	Albercón	Albercón	Albercón	Albercón
Aldea Blanca	Aldea Blanca	Aldea Blanca	Aldea Blanca	Aldea Blanca	Aldea Blanca
		Almácigos	Almácigos	Almácigos	Almácigos
Almatriche	Almatriche	Almatriche	Almatriche	Almatriche	Almatriche
Altabacales	Altabacales	Altabacales			
Altos, Los	Altos, Los				
Angostura, La	Angostura, La	Angostura, La	Angostura, La	Angostura, La	Angostura, La
			Anso	Aquamarina	Aquamarina
Arbejales	Arbejales	Arbejales	Arbejales	Arbejales	Arbejales
Arenales, Los	Arenales, Los	Arenales, Los	Arenales, Los		
Arguineguín	Arguineguín	Arguineguín	Arguineguín	Arguineguín	Arguineguín
Arguineguín	Arguineguín	Arguineguín			
Arinaga	Arinaga	Arinaga	Arinaga	Arinaga	Arinaga
Aríñez	Aríñez	Aríñez	Aríñez	Aríñez	Aríñez
Artedara	Artedara	Artedara	Artedara	Artedara	Artedara
Artejevez	Artejevez	Artejevez	Artejevez	Artejevez	Artejevez
Artenara	Artenara	Artenara	Artenara	Artenara	Artenara
Arucas	Arucas	Arucas	Arucas	Arucas	Arucas
Arvejas, Las			Arvejas, Las	Arvejas, Las	Arvejas, Las
Atalaya, La	Atalaya, La	Atalaya, La	Atalaya, La	Atalaya, La	Atalaya, La
Ayacata	Ayacata	Ayacata	Ayacata	Ayacata	Ayacata
Ayagaures	Ayagaures	Ayagaures		Ayagaures	Ayagaures
	Azuaje				
				Bahía Feliz	Bahía Feliz
				Ballito	Ballito
Banda de Agüimes	Banda de Agüimes	Banda de Agüimes	Banda de Agüimes	Banda de Agüimes	Banda de Agüimes
				Bandama	
Bañaderos	Bañaderos	Bañaderos	Bañaderos	Bañaderos	Bañaderos
Barranco	Barranco	Barranco	Barranco	Barranco	Barranco
Barrancos, Los					
				Barranco Seco	
					Barranco del Cura
Barranquillo	Barranquillo	Barranquillo	Barranquillo	Barranquillo	Barranquillo
	Barranquillos, Los				
			Barrera, La	Barrera, La	Barrera, La
Bascamao	Bascamao	Bascamao	Bascamao	Bascamao	Bascamao
Bco del Laurel	Bco del Laurel	Bco del Laurel	Bco del Laurel	Bco del Laurel	Bco del Laurel
Bco del Pinar	Bco del Pinar	Bco del Pinar	Bco del Pinar	Bco del Pinar	Bco del Pinar
Bco del Pinar	Bco del Pinar	Bco del Pinar	Bco del Pinar	Bco del Pinar	Bco del Pinar
	Bco. de Guadalupe				
				Bco. de las Madres	Bco. de las Madres
	Bco. de la Montaña	Bco. de la Montaña	Bco. de la Montaña		
Berrazales, Los	Berrazales, Los	Berrazales, Los	Berrazales, Los		
	Berriol	Berriol		Berriol	Berriol
					Blanco
Bodeguilla, La	Bodeguilla, La	Bodeguilla, La		Bodeguilla, La	Bodeguilla, La
Bquillo Andrés, El	Bquillo Andrés, El	Bquillo Andrés, El	Bquillo Andrés, El	Bquillo Andrés, El	Bquillo Andrés, El
Bquillo Frío	Bquillo Frío	Bquillo Frío	Bquillo Frío	Bquillo Frío	Bquillo Frío
Breña, La	Breña, La	Breña, La	Breña, La	Breña, La	Breña, La
	Buentugar	Buentugar	Buentugar	Buentugar	Buentugar
				Burrero, El	Burrero, El
Burrillas, Las	Burrillas, Las	Burrillas, Las	Burrillas, Las	Burrillas, Las	Burrillas, Las
			Cabezo, El		
Cabo Verde	Cabo Verde	Cabo Verde	Cabo Verde	Cabo Verde	Cabo Verde
	Caideros	Caidero, El	Caidero, El	Caidero, El	Caidero, El
		Caideros	Caideros	Caideros	Caideros
Calabozo, El	Calabozo, El	Calabozo, El	Calabozo, El	Calabozo, El	Calabozo, El
	Caldera, La	Caldera, La	Caldera, La	Caldera, La	Caldera, La
					Calderín
Calero, El	Calero, El	Calero, El	Calero, El	Calero, El	Calero, El
	Callejón del Castillo	Callejón del Castillo	Callejón del Castillo	Callejón del Castillo	Callejón del Castillo
Calzada, La	Calzada, La	Calzada, La	Calzada, La	Calzada, La	Calzada, La
Camaretas	Camaretas	Camaretas	Camaretas	Camaretas	Camaretas
	Cambalud-Trapiche	Cambalud-Trapiche	Cambalud-Trapiche	Cambalud-Trapiche	Cambalud-Trapiche
					Campo Internacional
				Canalizo, El	
		Canario, El			
				Canarios I	Canarios I
				Canarios II, III, IV, V	Canarios II, III, IV, V
			Candelaria, La	Candelaria, La	Candelaria, La
				Cantera, La	Cantera, La
		Cañada-Honda	Cañada-Honda		
Caracol, El	Caracol, El	Caracol, El	Caracol, El	Caracol, El	Caracol, El
Cardón, El	Cardón, El	Cardón, El			
Cardonal	Cardonal	Cardonal	Cardonal		

1960	1970	1981	1986	1991	1996
				Cardonera, La	Cardonera, La
Cardones	Cardones	Cardones	Cardones	Cardones	Cardones
Carpinteras	Carpinteras	Carpinteras	Carpinteras	Carpinteras	Carpinteras
	Carretería	Carretería	Carretería	Carretería	Carretería
				Carrión, El	Carrión, El
Carrizal	Carrizal	Carrizal	Carrizal	Carrizal	Carrizal
Carrizal, El					
Casa Ayala					
		Casa Román	Casa Román	Casa Pastores	Casa Pastores
	Casablanca	Casablanca	Casablanca	Casablanca	Casablanca
Casas Blancas					
		Casas Blancas	Casas Blancas	Casas Blancas	Casas Blancas
Casas de Aguilar					
Casas de Veneguera					
Casas del Camino	Casas del Camino	Casas del Camino	Casas del Camino		
			Casas del Lomo	Casas del Lomo	Casas del Lomo
				Casas Nuevas	Casas Nuevas
Caserón	Caserón	Caserón	Caserón	Caserón	Caserón
				Caserones de Fataga	Caserones de Fataga
Caserones, Los					
Casillas, Las					
Casillas, Las					
Castillo del Romeral					
Castillos, Los					
Cazadores	Cazadores	Cazadores	Cazadores	Cazadores	Cazadores
Cendro	Cendro	Cendro	Cendro	Cendro	Cendro
				Cercadillos	Cercadillos
			Cercado de Araña	Cercado de Araña	Cercado de Araña
Cercado Espino	Cercado Espino	Cercado Espino		Cercado Espino	Cercado Espino
		Cercado, El	Cercado, El	Cercado, El	Cercado, El
Cercados, Los	Cercados, Los	Cercados, Los			
	Cerón	Cerón			
Chajunco					
			Charca, La	Charca, La	Charca, La
				Chira	Chira
Chorrillo, El					
				Ciudad de Lima	Ciudad de Lima
Cogolla, La	Cogolla, La				
Colmenar de Arriba	Colmenar de Arriba	Colmenar de Arriba			
Colomba, La	Colomba, La	Colomba, La	Colomba, La		
		Cornisa del Suroeste	Cornisa del Suroeste	Cornisa del Suroeste	Cornisa del Suroeste
Corralillos, Los					
Correa	Correa				
		Cortadores Pto Rico		Cortadores Pto Rico	Cortadores Pto Rico
		Cortijo, El	Cortijo, El	Cortijo, El	Cortijo, El
Coruña, La					
Costa	Costa	Costa	Costa	Costa	Costa
		Costa Ayala	Costa Ayala		
	Cruce de Arinaga				
	Cruce, El				
			Crucitas, Las	Crucitas, Las	Crucitas, Las
Cruz de Pineda	Cruz de Pineda	Cruz de Pineda	Cruz de Pineda		
				Cruz de Tejeda	Cruz de Tejeda
				Cruz del Herrero	Cruz del Herrero
				Cruz del Saucillo	Cruz del Saucillo
			Cruz, La	Cruz, La	Cruz, La
			Cuarterías El Uno	Cuarterías El Uno	Cuarterías El Uno
		Cuatro Puertas	Cuatro Puertas	Cuatro Puertas	Cuatro Puertas
		Cuesta Blanca			
		Cuesta Ramón	Cuesta Ramón		
Cueva Grande					
Cuevas Caídas					
Cuevas, Las			Cuevas, Las	Cuevas, Las	Cuevas, Las
Culata, La					
Culata, La					
Degollada, La					
Doctoral, El					
		Dolores, Los	Dolores, Los	Dolores, Los	Dolores, Los
Doramas	Doramas	Doramas	Doramas	Doramas	Doramas
Dragonal	Dragonal	Dragonal	Dragonal	Dragonal	Dragonal
Dragos	Dragos	Dragos	Dragos	Dragos	Dragos
Era de Mota, La					
		Era del Cardón			
				Escaleritas	Escaleritas
Espartero	Espartero	Espartero	Espartero	Espartero	Espartero
			Espinales		
Espinillo, El					
Espinos, Los					
Fagajesto	Fagajesto	Fagajesto	Fagajesto	Fagajesto	Fagajesto
Fataga	Fataga	Fataga	Fataga	Fataga	Fataga
				Filipinas, Las	Filipinas, Las
		Filipinas, Las	Filipinas, Las	Filipinas, Las	Filipinas, Las
	Firgas	Firgas	Firgas	Firgas	Firgas

1960	1970	1981	1986	1991	1996
	Florida, La	Florida, La			
		Fondillo, El	Fondillo, El		
Frontón	Frontón	Frontón	Frontón	Frontón	Frontón
				Galas	Galas
Gáldar	Gáldar	Gáldar	Gáldar	Gáldar	Gáldar
			Galera, La		
				Gallego	Gallego
Gamonal, El	Gamonal, El	Gamonal, El	Gamonal, El	Gamonal, El	
Gamonal, El	Gamonal, El		Gamonal, El		Gamonal, El
Gando		Gando	Gando	Gando	Gando
García Ruíz	García Ruíz	García Ruíz	García Ruíz		
		Garita, La	Garita, La	Garita, La	Garita, La
Gavía, La	Gavía, La	Gavía, La	Gavía, La	Gavía, La	Gavía, La
		Giles, Los	Giles, Los	Giles, Los	Giles, Los
Goleta-Piletas	Goleta-Piletas	Goleta-Piletas	Goleta-Piletas	Goleta-Piletas	Goleta-Piletas
Goro, El	Goro, El	Goro, El	Goro, El	Goro, El	Goro, El
Goteras, Las	Goteras, Las	Goteras, Las	Goteras, Las	Goteras, Las	Goteras, Las
Goteras, Las	Goteras, Las				
Guanarteme					
Guanchía	Guanchía	Guanchía	Guanchía		
Guardaya	Guardaya	Guardaya			
Guayadeque				Guayadeque	Guayadeque
Guayedra	Guayedra	Guayedra	Guayedra	Guayedra	Guayedra
			Haciendas, Las		
Helechal, El	Helechal, El	Helechal, El	Helechal, El	Helechal, El	Helechal, El
Higuera Canaria, La	Higuera Canaria, La	Higuera Canaria, La	Higuera Canaria, La	Higuera Canaria, La	Higuera Canaria, La
Higuerilla, La	Higuerilla, La	Higuerilla, La	Higuerilla, La		Hornillo, El
Hornillo, El	Hornillo, El	Hornillo, El	Hornillo, El	Hornillo, El	Hornillo, El
Hornillo, El		Hornillo, El	Hornillo, El		
		Horno la Teja	Horno la Teja	Horno la Teja	Horno la Teja
		Horno, El	Horno, El	Horno, El	Horno, El
Hornos del Rey, Los	Hornos del Rey, Los	Hornos del Rey, Los	Hornos del Rey, Los	Hornos del Rey, Los	Hornos del Rey, Los
		Hoya Andrea	Hoya Andrea		
Hoya de Pineda	Hoya de Pineda				
			Hoya de Tunte	Hoya de Tunte	Hoya de Tunte
Hoya del Gamonal	Hoya del Gamonal			Hoya del Gamonal	Hoya del Gamonal
Hoya García	Hoya García	Hoya García	Hoya García	Hoya García	Hoya García
			Hoya Grande	Hoya Grande	Hoya Grande
Hoyas de S. Gregorio	Hoyas de S. Gregorio	Hoyas de S. Gregorio			
Hoyas del Cavadero	Hoyas del Cavadero	Hoyas del Cavadero	Hoyas del Cavadero	Hoyas del Cavadero	Hoyas del Cavadero
Hoyas, Las					
Hoyo, El	Hoyo, El	Hoyo, El	Hoyo, El	Hoyo, El	Hoyo, El
Hoyos, Los	Hoyos, Los	Hoyos, Los	Hoyos, Los	Hoyos, Los	Hoyos, Los
Huerta Nueva, La	Huerta Nueva, La				
Huertas del Palmar	Huertas del Palmar	Huertas del Palmar	Huertas del Palmar	Huertas del Palmar	Huertas del Palmar
	Huertecillas, Las				
		Huesas, Las	Huesas, Las	Huesas, Las	Huesas, Las
		Humbridilla, La	Humbridilla, La	Humbridilla, La	Humbridilla, La
Ingenio	Ingenio	Ingenio	Ingenio	Ingenio	Ingenio
				Ingenio, El	Ingenio, El
Jacomar	Jacomar	Jacomar	Jacomar		
		Jaguarzos			
		Jerez	Jerez	Jerez	Jerez
Jinámar	Jinámar	Jinámar	Jinámar	Jinámar	Jinámar
			Jinámar		
			Jobero, El		
Juan Grande	Juan Grande	Juan Grande	Juan Grande	Juan Grande	Juan Grande
Juan Inglés	Juan Inglés	Juan Inglés	Juan Inglés		
				Juan XXIII	Juan XXIII
Juncal, El	Juncal, El	Juncal, El	Juncal, El	Juncal, El	Juncal, El
Juncalillo	Juncalillo	Juncalillo	Juncalillo	Juncalillo	Juncalillo
Junquillo, El	Junquillo, El	Junquillo, El	Junquillo, El	Junquillo, El	Junquillo, El
Jurada	Jurada	Jurada	Jurada	Jurada	Jurada
			Laguna, La		
				Lagunas, Las	Lagunas, Las
Lagunetas, Las	Lagunetas, Las	Lagunetas, Las	Lagunetas, Las	Lagunetas, Las	Lagunetas, Las
Lance	Lance	Lance	Lance	Lance	Lance
Lanzarote	Lanzarote	Lanzarote	Lanzarote	Lanzarote	Lanzarote
Lechucilla, La	Lechucilla, La	Lechucilla, La	Lechucilla, La	Lechucilla, La	Lechucilla, La
Lechuza, La	Lechuza, La	Lechuza, La	Lechuza, La	Lechuza, La	Lechuza, La
				Lentiscos, Los	Lentiscos, Los
Llanetes, Los	Llanetes, Los	Llanetes, Los	Llanetes, Los	Llanetes, Los	Llanetes, Los
Llanillo, El	Llanillo, El	Llanillo, El			
Llano Blanco	Llano Blanco	Llano Blanco	Llano Blanco		
				Llano del Conde	Llano del Conde
Llano de los Frailes	Llano de los Frailes	Llano de los Frailes			
			Llano del Conde		
Llanos Caleta y Sobradillo		Llanos Caleta y Sobradillo	Llanos Caleta y Sobradillo		
				Llanos Maria Rivera	
		Llanos, Los	Llanos, Los	Llanos, Los	Llanos, Los
	Llanos, Los	Llanos, Los	Llanos, Los	Llanos, Los	Llanos, Los
Llanos Prietos					
Lomito de Taidía	Lomito de Taidía	Lomito de Taidía		Lomito de Taidía	Lomito de Taidía

1960	1970	1981	1986	1991	1996
		Lomitos de Correa	Lomitos de Correa	Lomitos de Correa	Lomitos de Correa
	Lomitos, Los	Lomitos, Los			
Lomo Apolinario			Lomo Betancor		
Lomo Blanco	Lomo Blanco	Lomo Blanco	Lomo Blanco	Lomo Blanco	
Lomo Blanco	Lomo Blanco	Lomo Blanco	Lomo Blanco	Lomo Blanco	Lomo Blanco
				Lomo Carbonero	
		Lomo de la Herradura			
Lomo de la Palma	Lomo de la Palma	Lomo de la Palma		Lomo de la Palma	
		Lomo de los Santos			
			Lomo de Pereda		
		Lomo del Cementerio	Lomo del Cementerio	Lomo del Cementerio	Lomo del Cementerio
Lomo del Fregenal	Lomo del Fregenal	Lomo del Fregenal	Lomo del Fregenal		
				Lomo del Hospital	Lomo del Hospital
Lomo del Peñón	Lomo del Peñón	Lomo del Peñón	Lomo del Peñón	Lomo del Peñón	Lomo del Peñón
				Lomo El Sabinar	
Lomo Magullo, El	Lomo Magullo, El	Lomo Magullo, El	Lomo Magullo, El	Lomo Magullo, El	Lomo Magullo, El
		Lomo Quiebre	Lomo Quiebre	Lomo Quiebre	Lomo Quiebre
Lomos, Los					
Lugarejos	Lugarejos	Lugarejos	Lugarejos	Lugarejos	Lugarejos
Madrelagua	Madrelagua	Madrelagua	Madrelagua	Madrelagua	Madrelagua
Majadilla, La	Majadilla, La	Majadilla, La	Majadilla, La	Majadilla, La	Majadilla, La
		Majadillas	Majadillas		
Majuelo, El	Majuelo, El	Majuelo, El	Majuelo, El	Majuelo, El	Majuelo, El
Marciegas, Las	Marciegas, Las	Marciegas, Las	Marciegas, Las	Marciegas, Las	Marciegas, Las
				Marfú	
		Marpequeña	Marpequeña	Marpequeña	Marpequeña
Marzagán	Marzagán	Marzagán	Marzagán	Marzagán	Marzagán
				Maspalomas	Maspalomas
Matanza, La	Matanza, La	Matanza, La	Matanza, La	Matanza, La	Matanza, La
	Matorral, El	Matorral, El	Matorral, El	Matorral, El	Matorral, El
		Matula, La	Matula, La		
Mederos	Mederos	Mederos	Mederos	Mederos	Mederos
				Media Fanega	Media Fanega
		Medianías, Las	Medianías, Las	Medianías, Las	Medianías, Las
				Mejías, Las	Mejías, Las
					Melonerías
		Mesas, Las	Mesas, Las	Mesas, Las	
				Milagrosa, La	
				Mimbre, La	
Miraflor	Miraflor	Miraflor	Miraflor	Miraflor	Miraflor
Mocanes, Los	Mocanes, Los	Mocanes, Los			
Mogán	Mogán	Mogán	Mogán	Mogán	Mogán
				Molino de Agua	Molino de Agua
				Molino de Viento	Molino de Viento
		Molino de Viento, El			
Molinos, Los	Molinos, Los	Molinos, Los	Molinos, Los	Molinos, Los	Molinos, Los
Monagas	Monagas	Monagas	Monagas	Monagas	Monagas
				Mondragón	Mondragón
Mondragones	Mondragones	Mondragones	Mondragones	Mondragones	Mondragones
Montaña Alta	Montaña Alta	Montaña Alta	Montaña Alta	Montaña Alta	Montaña Alta
	Montaña Blanca	Montaña Blanca	Montaña Blanca		
	Montaña de la Data	Montaña de la Data	Montaña de la Data	Montaña de la Data	Montaña de la Data
			Montaña Los Vélez	Montaña Los Vélez	Montaña Los Vélez
Montaña, La	Montaña, La	Montaña, La	Montaña, La		Montaña, La
				Montañeta, La	Montañeta, La
Montañón, El	Montañón, El	Montañón, El	Montañón, El	Montañón, El	Montañón, El
Monte Lentiscal	Monte Lentiscal	Monte Lentiscal	Monte Lentiscal	Monte Lentiscal	Monte Lentiscal
			Moradas, Las		
				Moral, El	
Moranas, Las	Moranas, Las	Moranas, Las			
			Moreto	Moreto	Moreto
Morisco, El	Morisco, El	Morisco, El		Morisco, El	Morisco, El
				Moriscos, Los	Moriscos, Los
Moya	Moya	Moya	Moya	Moya	Moya
		Mtña de Las Palmas			
				Mtña Rociana	Mtña Rociana
			Mtña S. Francisco	Mtña S. Francisco	Mtña S. Francisco
				Mtña S. Gregorio	
Navarros, Los	Navarros, Los	Navarros, Los	Navarros, Los	Navarros, Los	Navarros, Los
	Oasis, El	Oasis, El	Oasis, El		
			Oasis, El		
Ojero	Ojero	Ojero	Ojero		
Ojos de Garza	Ojos de Garza	Ojos de Garza	Ojos de Garza	Ojos de Garza	Ojos de Garza
				Olivos, Los	Olivos, Los
	Padilla	Padilla	Padilla	Padilla	Padilla
				Pajar, El	Pajar, El
Palmas de G.C., Las	Palmas de G.C., Las	Palmas de G.C., Las	Palmas de G.C., Las	Palmas de G.C., Las	Palmas de G.C., Las
			Palmillas, Las		
Palmital, El	Palmital, El	Palmital, El	Palmital, El	Palmital, El	Palmital, El
Palmital, El	Palmital, El	Palmital, El	Palmital, El	Palmital, El	Palmital, El
	Palmito	Palmito	Palmito	Palmito	Palmito
Palmito, El	Palmito, El	Palmito, El	Palmito, El	Palmito, El	Palmito, El
					Palmitos, Los
	Palo	Palo	Palo	Palo	Palo

1960	1970	1981	1986	1991	1996
				Parral Grande	Parral Grande
Pasadilla, La (1)	Pasadilla, La				Pasadilla, La (1)
				Pasito Blanco	Pasito Blanco
		Pasitos, Los	Pasitos, Los	Pasitos, Los	Pasitos, Los
Paso Mª los Santos					
	Patalavaca	Patalavaca	Patalavaca	Patalavaca	Patalavaca
Pedrera, La	Pedrera, La	Pedrera, La			
				Pedraza	Pedraza
				Pedregal, El	Pedregal, El
		Pellas, Las	Pellas, Las	Pellas, Las	Pellas, Las
Peñones, Los					
		Perreras, Las			
Pie de la Cuesta, El					
		Piletas	Piletas		
		Piletillas	Piletillas		
				Pinillo, El	Pinillo, El
Pino Santo					
Plata, La					
		Platero	Platero	Platero	Platero
Playa de Arguineguín	Playa de Arguineguín				
Playa de Melenara					
Playa de Mogán, La					
Playa de Salinetas					
				Playa de San Nicolás	Playa de San Nicolás
Playa de Tauro, La					
Playa de Veneguera	Playa de Veneguera	Playa de Veneguera	Playa de Veneguera		
				Playa del Aguila	Playa del Aguila
		Playa del Cura	Playa del Cura	Playa del Cura	Playa del Cura
		Playa del Hombre	Playa del Hombre	Playa del Hombre	Playa del Hombre
	Playa del Inglés				
			Polígono Arinaga	Polígono Arinaga	Polígono Arinaga
Portales, Los					
Postreragua Veneguera	Postreragua Veneguera				
				Pozo Izquierdo	Pozo Izquierdo
				Pueblo de Tauro	Pueblo de Tauro
				Puertillo, El	Puertillo, El
Puerto de las Nieves					
Puerto Rico					
				Puntillas, Las	Puntillas, Las
				Quintanas y Piso Firme	Quintanas y Piso Firme
	Quintanilla		Quintanilla	Quintanilla	Quintanilla
Rehoyas, Las		Remudas, Las	Remudas, Las	Remudas, Las	Remudas, Las
Rincón, El		Rincón, El	Rincón, El	Rincón, El	Rincón, El
Risco Blanco	Rincón, El				
	Risco Blanco				
Risco Prieto	Risco Prieto			Risco Prieto	
Risco, El					
		Risco, El	Risco, El	Risco, El	Risco, El
Rociana	Rociana	Rociana		Rosiana	Rosiana
				Rodeos, Los	Rodeos, Los
				Roque, El	Roque, El
Roque, El	Roque, El			Roque, El	
				Rosadas, Las	Rosadas, Las
	Rosales, Los				
Rosas, Las					
		Rosilla, La	Rosilla, La	Rosilla, La	Rosilla, La
				Rueda, La	Rueda, La
S. Fernando Maspalomas					
				Salobre, El	Salobre, El
		Salto del Negro, El	Salto del Negro, El	Salto del Negro, El	
	San Agustín				
San Andrés					
		San Antón	San Antón	San Antón	San Antón
San Antonio					
San Bartolomé					
San Felipe					
San Fernando					
San Francisco Paula	San Francisco Paula	San Francisco Paula	San Francisco Paula		
San Isidro	San Isidro	San Isidro	San Isidro		
San Isidro	San Isidro	San Isidro	San Isidro		San Isidro
San José	San José	San José		San José	San José
		San José del Alamo			
San José Longueras					
San Juan					
San Lorenzo					
San Nicolás de T.					
San Pedro	San Pedro	San Pedro	San Pedro		
				Santa Agueda	Santa Agueda
Santidad	Santidad	Santidad	Santidad	Santidad	Santidad
Sao, El					
Sardina	Sardina	Sardina	Sardina	Sardina	Sardina
Sardina	Sardina	Sardina		Sardina	Sardina

1960	1970	1981	1986	1991	1996
Satautejo	Satautejo				
Saucillo y Pico Viento					
		Secadero, El	Secadero, El	Secadero, El	
Sequero, El					
Siete Puertas					
Sitios, Los					
				Solana	
Solana del Chorrillo					
				Sonneland	Sonneland
Soria	Soria	Soria	Soria	Soria	Soria
Soria	Soria				
				Sorrueda, La	Sorrueda, La
Sta Brígida					
Sta Lucía					
Sta M ^o de Guía					
		Suerte, La	Suerte, La		
	Tabaibales	Tabaibales	Tabaibales	Tabaibales	Tabaibales
Tablero	Tablero	Tablero	Tablero	Tablero	Tablero
Tablero, El					
Tafira Alta					
Tafira Baja					
Taidía	Taidía	Taidía	Taidía	Taidía	Taidía
Tamaraceite	Tamaraceite	Tamaraceite	Tamaraceite	Tamaraceite	Tamaraceite
Tara	Tara	Tara	Tara	Tara	Tara
				Tarajalillo	Tarajalillo
Tasarte	Tasarte	Tasarte	Tasarte	Tasarte	Tasarte
Tasartico	Tasartico	Tasartico	Tasartico	Tasartico	Tasartico
	Taurito-Tablones	Taurito-Tablones	Taurito-Tablones	Taurito-Tablones	Taurito-Tablones
Tecén	Tecén	Tecén	Tecén	Tecén	Tecén
Tecén	Tecén	Tecén		Tecén	Tecén
Tejeda	Tejeda	Tejeda	Tejeda	Tejeda	Tejeda
Telde	Telde	Telde	Telde	Telde	Telde
Temisas	Temisas	Temisas	Temisas	Temisas	Temisas
Tenoya	Tenoya	Tenoya	Tenoya	Tenoya	Tenoya
Tenteniguada	Tenteniguada	Tenteniguada	Tenteniguada	Tenteniguada	Tenteniguada
Teror	Teror	Teror	Teror	Teror	Teror
Tilos, Los					
Timagada	Timagada	Timagada	Timagada	Timagada	Timagada
Tinoca					
Tinoca	Tinoca			Tinoca	Tinoca
Tima					
Tocodomán	Tocodomán	Tocodomán	Tocodomán	Tocodomán	Tocodomán
				Torres, Las	
				Toscales, Los	Toscales, Los
Toscón, El					
Toscón, El					
Trapiche	Trapiche	Trapiche	Trapiche	Trapiche	Trapiche
Trasmontaña	Trasmontaña	Trasmontaña	Trasmontaña	Trasmontaña	Trasmontaña
				Trejo	
				Tres Barrios	Tres Barrios
Tres Cruces, Las					
Tres Palmas, Las					
				Troncón, El	Troncón, El
Troyanas	Troyanas	Troyanas	Troyanas	Troyanas	Troyanas
	Trujillo	Trujillo	Trujillo	Trujillo	Trujillo
				Tunte	Tunte
Umbria Bco. Hondo					
Utiaca	Utiaca	Utiaca	Utiaca	Utiaca	Utiaca
Valle Casares, Solana					
				Valle de Agaete	Valle de Agaete
					Valle de Jinámar
Valle de los Nueve					
Valle de S. Roque					
Valleseco	Valleseco	Valleseco	Valleseco	Valleseco	Valleseco
Valsendero	Valsendero	Valsendero	Valsendero	Valsendero	Valsendero
Valsequillo	Valsequillo	Valsequillo	Valsequillo	Valsequillo	Valsequillo
Vargas		Vargas	Vargas	Vargas	Vargas
Vecindad de Enfrente	Vecindad de Enfrente	Vecindad de Enfrente	Vecindad de Enfrente		
Vecindario	Vecindario	Vecindario	Vecindario	Vecindario	Vecindario
Vega de Enmedio					
Vega de San Mateo					
Vegas, Las					
Vegas, Las y Hoya Pineda					
			Vento, El	Vento, El	Vento, El
Verdejo	Verdejo	Verdejo	Verdejo	Verdejo	Verdejo
	Verga, La				
Vergara	Vergara	Vergara	Vergara	Vergara	Vergara
	Veril, El	Veril, El	Veril, El		
Visvique	Visvique	Visvique	Visvique	Visvique	Visvique
Vueltas, Las	Vueltas, Las	Vueltas, Las			
	Yaguarón	Yaguarón		Yedra, La	Yedra, La
Yedra, La	Yedra, La	Yedra, La	Yedra, La	Zamora	Zamora
Zamora	Zamora	Zamora	Zamora		
		Zao, El	Zao, El	Zao, El	Zao, El
		Zardo, El	Zardo, El		
Zumacal	Zumacal	Zumacal	Zumacal	Zumacal	Zumacal
	Zumacal, El				

1. ENCUESTADOR.....[][]
2. BARRIO.....[][][]
3. MUNICIPIO.....[][]

D A T O S P E R S O N A L E S

4. SEXO

 Varón..... [] (1)

 Mujer..... [] (2)

5. EDAD

6. ESTUDIOS

 Sin estudios..... [] (1)

 Est. primarios..... [] (2)

 Est. medios..... [] (3)

 Est. superiores..... [] (4)

 Otros..... [] (5)

7. LUGAR DE NACIMIENTO

 Gran Canaria..... [] (1)

 Fuerteventura..... [] (2)

 Lanzarote..... [] (3)

 Tenerife..... [] (4)

 La Palma..... [] (5)

 La Gomera..... [] (6)

 El Hierro..... [] (7)

 Península..... [] (8)

 Extranjero..... [] (9)

8. CUANTO TIEMPO LLEVA

VIVIENDO EN ESTE MUNICIPIO

 Siempre..... [] (1)

 Vino a vivir antes de 1960.... [] (2)

 Entre 1960 y 1970..... [] (3)

 Entre 1970 y 1980..... [] (4)

 Después de 1980..... [] (5)

T R A B A J O

9. SITUACION LABORAL

- Trabajando..... () (1)
- En paro..... () (2)
- Inactivo..... () (3)

10. SI ESTA TRABAJANDO, ¿EN QUE SITUACION SE ENCUENTRA?

- Es empresario que emplea personal
 - con menos de 5 empleados..... () (01)
 - entre 6 y 20 empleados..... () (02)
 - entre 21 y 50 empleados..... () (03)
 - con más de 50 empleados..... () (04)
- Es autónomo..... () (05)
- Es miembro que trabaja en una cooperativa de producción o comercio..... () (06)
- Funcionario de carrera..... () (07)
- Persona asalariada con carácter fijo... () (08)
- Persona asalariada de forma eventual... () (09)
- Ayuda a un familiar (*sin contrato*).... () (10)

11. ¿CUAL ES SU OFICIO U OCUPACION PRINCIPAL?

- Profesionales y técnicos de grado superior..... () (01)
- Profesionales y técnicos de grado medio..... () (02)
- Personal directivo, gerentes..... () (03)
- Personal de servicios administrativos..... () (04)
- Comerciantes y vendedores..... () (05)
- Personal de servicios de hostelería y domésticos..... () (06)
- Trabajadores agrícolas, forestales, de la pesca y ganadería () (07)
- Trabajadores no agric., conductores de vehiculos y máquinas () (08)
- Miembros de las Fuerzas Armadas..... () (09)
- Otros..... () (10)

12. ¿EN QUE SECTOR DE ACTIVIDAD DESEMPEÑA SU TRABAJO?

- Agricultura, Ganadería y Pesca..... [] (01)
- Industria..... [] (02)
- Construcción..... [] (03)
- Comercio..... [] (04)
- Hostelería y Turismo..... [] (05)
- Transportes y Comunicaciones..... [] (06)
- Instituciones financieras y seguros,
actividades inmobiliarias..... [] (07)
- Servicios prestados a las empresas y
alquiler de bienes y muebles..... [] (08)
- Administración Pública y Defensa..... [] (09)
- Educación, Investigación y Cultura..... [] (10)
- Sanidad, Servicios veterinarios y
Asistencia Social..... [] (11)
- Reparaciones y Mantenimiento..... [] (12)
- Personales y domésticos..... [] (13)
- Otros Servicios..... [] (14)

13. ¿EN QUE MUNICIPIO REALIZA SU TRABAJO?

(Codificar según Tabla de Municipios)

- En el mismo que reside..... [] []
- En otro diferente ¿Cuál? [] []

14. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA PARA IR AL TRABAJO?

(Ver tabla de Código de Medios de Transporte)..... []

15. ¿DESEMPEÑA ADemás DE SU OCUPACION PRINCIPAL OTRO TRABAJO?

- SI..... [] (1)
- NO..... [] (2)

16. SI DESEMPEÑA OTRA OCUPACION, ¿EN QUE GRUPO SE ENCUENTRA?

- Profesionales y técnicos de grado superior..... [] (01)
- Profesionales y técnicos de grado medio..... [] (02)
- Personal directivo, gerentes..... [] (03)
- Personal de servicios administrativos..... [] (04)
- Comerciantes y vendedores..... [] (05)
- Personal de servicios de hostelería y domésticos..... [] (06)
- Trabajadores agrícolas, forestales, de la pesca y ganadería [] (07)
- Trabajadores no agríc., conductores de vehículos y máquinas [] (08)
- Miembros de las Fuerzas Armadas..... [] (09)
- Otros..... [] (10)

17. ¿EN QUE SECTOR DE ACTIVIDAD DESEMPEÑA SU TRABAJO?

- Agricultura, Ganadería y Pesca..... [] (01)
- Industria..... [] (02)
- Construcción..... [] (03)
- Comercio..... [] (04)
- Hostelería y Turismo..... [] (05)
- Transportes y Comunicaciones..... [] (06)
- Instituciones financieras y seguros,
actividades inmobiliarias..... [] (07)
- Servicios prestados a las empresas y
alquiler de bienes y muebles..... [] (08)
- Administración Pública y Defensa..... [] (09)
- Educación, Investigación y Cultura..... [] (10)
- Sanidad, Servicios veterinarios y
Asistencia Social..... [] (11)
- Reparaciones y Mantenimiento..... [] (12)
- Personales y domésticos..... [] (13)
- Otros Servicios..... [] (14)

18. ¿EN QUE MUNICIPIO REALIZA ESA SEGUNDA ACTIVIDAD?

(Codificar según Tabla de Municipios)

- En el mismo que reside..... [] []
- En otro diferente ¿Cuál? [] []

19. ¿DONDE ALMUERZA DE FORMA HABITUAL?
- En su zona de residencia (en su casa, su empresa, restaurante cercano, familiar cercano)..... [] (1)
 - En su zona de trabajo (zona distinta de la anterior)..... [] (2)
 - En una zona diferente a las anteriores..... [] (3)
20. ¿A QUE HORA SALE DE FORMA HABITUAL HACIA EL TRABAJO?
(Señalar desde las 0'00 hasta las 24'00 horas)
- Horas y minutos..... [][]'[][]
21. ¿A QUE HORA REGRESA HABITUALMENTE A SU CASA DEL TRABAJO?
(Señalar desde las 0'00 hasta las 24'00 horas)
- Horas y minutos..... [][]'[][]
22. DURACION DEL VIAJE ENTRE DOMICILIO Y LUGAR DE TRABAJO
Señalar la duración en minutos [][][]
23. ¿CON QUE FRECUENCIA SE DESPLAZA UD. SEMANALMENTE, PARA TRABAJAR?
- Diariamente..... [] (1)
 - De lunes a viernes, diariamente..... [] (2)
 - Los fines de semana, [] (3)
 - 5 - 6 días a la semana..... [] (4)
 - 3 - 4 días a la semana..... [] (5)
 - 1 - 2 días a la semana..... [] (6)
 - menos de 1 día a la semana..... [] (7)

Las preguntas que a continuación se plantean tienen por objeto conocer el lugar al que se dirige de forma habitual la población para realizar compras, recibir asistencia sanitaria, realizar gestiones, distraerse, etc.

D E S P L A Z A M I E N T O S

24. ¿DÓNDE REALIZA LA COMPRA DIARIA?

(Codificar según Tabla de Municipios y Barrios)

En su propio barrio.....[] (1)

En otro barrio de su municipio ¿cuál?.....[] []

En el barrio de otro municipio ¿cuál?.....[] []

25. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA?

(Ver tabla de Código de Medios de transporte).....[]

26. ¿EN QUE LUGAR REALIZA LA COMPRA MENSUAL O SEMANAL?

(Codificar según Tabla de Municipios y Barrios)

En su propio barrio.....[] (1)

En otro barrio de su municipio ¿cuál?.....[] []

En el barrio de otro municipio ¿cuál?.....[] []

27. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA?

(Ver tabla de Código de Medios de transporte).....[]

28. ¿EN QUE SITIO ADQUIERE NORMALMENTE ROPA Y CALZADO?

(Codificar según Tabla de Municipios y Barrios)

En su propio barrio.....[] (1)

En otro barrio de su municipio ¿cuál?.....[] []

En el barrio de otro municipio ¿cuál?.....[] []

29. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA?

(Ver tabla de Código de Medios de transporte).....[]

30. SI TUVIERA QUE COMPRAR UN VEHICULO O MAQUINARIA PARA USO PARTICULAR O DOMESTICO ¿DÓNDE LO HARIA?

(Codificar según Tabla de Municipios y Barrios)

En su propio barrio.....[] (1)

En otro barrio de su municipio ¿cuál?.....[] []

En el barrio de otro municipio ¿cuál?.....[] []

31. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA?

(Ver tabla de Código de Medios de transporte).....[]

32.- SI TUVIERA QUE COMPRAR MATERIAL DE TRABAJO O MAQUINARIA PARA SU EMPRESA, ¿DONDE LO HARIA?

(Codificar según Tabla de Municipios)

En su propio barrio.....[] (1)

En otro barrio de su municipio ¿cuál?.....[] [] []

En el barrio de otro municipio ¿cuál?.....[] [] []

33. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA?

(Ver tabla de Código de Medios de transporte).....[]

34. LA COMPRA DE ELECTRODOMESTICOS Y MUEBLES LA REALIZA

(Codificar según Tabla de Municipios)

En su propio barrio.....[] (1)

En otro barrio de su municipio ¿cuál?.....[] [] []

En el barrio de otro municipio ¿cuál?.....[] [] []

35. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA?

(Ver tabla de Código de Medios de transporte).....[]

36. SI TIENE QUE IR A LA CONSULTA DE MEDICINA GENERAL ¿DONDE LO HACE?

(Codificar según Tabla de Municipios)

No va nunca.....[] (0)

En su propio barrio.....[] (1)

En otro barrio de su municipio ¿cuál?.....[] [] []

En el barrio de otro municipio ¿cuál?.....[] [] []

37. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA?

(Ver tabla de Código de Medios de transporte).....[]

38. SI VD. TIENE QUE HACERSE UN ANALISIS ¿DONDE SE LO HACE?

(Codificar según Tabla de Municipios)

No ha tenido que hacerse análisis.....[] (0)

En su propio barrio.....[] (1)

En otro barrio de su municipio ¿cuál?.....[] [] []

En el barrio de otro municipio ¿cuál?.....[] [] []

39. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA?
 (Ver tabla de Código de Medios de transporte).....[]
40. ¿DONDE RECIBE ASISTENCIA SANITARIA ESPECIALIZADA?
 (Cardiología, oculista, ginecólogo, dentista, etc.)
 (Codificar según Tabla de Municipios)
 Nunca ha ido a un especialista.....[] (0)
 En su propio barrio.....[] (1)
 En otro barrio de su municipio ¿cuál?.....[][][]
 En el barrio de otro municipio ¿cuál?.....[][][]
41. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA?
 (Ver tabla de Código de Medios de transporte)..[]
42. ¿DONDE REALIZA LA CONSULTA AL PEDIATRA?
 (Codificar según Tabla de Municipios)
 No ha necesitado esta especialidad.....[] (0)
 En su propio barrio.....[] (1)
 En otro barrio de su municipio ¿cuál?.....[][][]
 En el barrio de otro municipio ¿cuál?.....[][][]
43. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA?
 (Ver tabla de Código de Medios de transporte).....[]
44. SI TUVIERA QUE CONTRATAR LOS SERVICIOS DE UN ABOGADO,
 NOTARIO, ETC., ¿EN QUE LUGAR LO HARIA?
 (Codificar según Tabla de Municipios)
 No sabe.....[] (0)
 En su propio barrio.....[] (1)
 En otro barrio de su municipio ¿cuál?.....[][][]
 En el barrio de otro municipio ¿cuál?.....[][][]
45. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA?
 (Ver tabla de Código de Medios de transporte).....[]

46. GENERALMENTE, ¿COMO EMPLEA USTED SU TIEMPO LIBRE?

- Cine.....[] (1)
- Pub.....[] (2)
- Sala de fiestas.....[] (3)
- Teatro.....[] (4)
- Discoteca.....[] (5)
- Restaurante.....[] (6)
- Ninguno en particular.....[] (7)
- Otros _____.....[] (8)

47. EN QUE LUGAR REALIZA VD. CON MAYOR FRECUENCIA ESTAS ACTIVIDADES ANTERIORES

(Codificar según Tabla de Municipios)

- No sabe.....[] (0)
- En su propio barrio.....[] (1)
- En otro barrio de su municipio ¿cuál?.....[][]
- En el barrio de otro municipio ¿cuál?.....[][]

48. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA?

(Ver tabla de Código de Medios de transporte).....[]

49. ¿EN QUE LUGAR SUELE VER ESPECTACULOS DEPORTIVOS?

(Codificar según Tabla de Municipios)

- No va a espectáculos deportivos.....[] (0)
- En su propio barrio.....[] (1)
- En otro barrio de su municipio ¿cuál?.....[][]
- En el barrio de otro municipio ¿cuál?.....[][]

50. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA?

(Ver tabla de Código de Medios de transporte).....[]

51. CUANDO VD. SALE A COMPRAR PUEBRO CON SU FAMILIA, AMIGOS, ETC.

¿A DONDE SE DIRIGE?

- No suele salir fuera.....[] (1)
- Lo hace habitualmente en su municipio.....[] (2)
- Si sale de su municipio, ¿qué lugar (Municipio) frecuenta más?.....[][]

52. ¿EN QUE LUGAR PASA SUS VACACIONES?

- No tiene vacaciones.....[] (1)
- En su domicilio habitual.....[] (2)
- En otro barrio de su municipio ¿cuál?....[] [] []
- En el barrio de otro municipio ¿cuál?....[] [] []

53.- SI PASA SUS VACACIONES FUERA DE SU DOMICILIO HABITUAL, PERO EN LA ISLA, LO HACE

- En vivienda propia.....[] (1)
- En hoteles o apartamentos.....[] (2)
- Otros _____.....[] (3)

54. ¿EN DONDE ESTUDIAN SUS HIJOS?

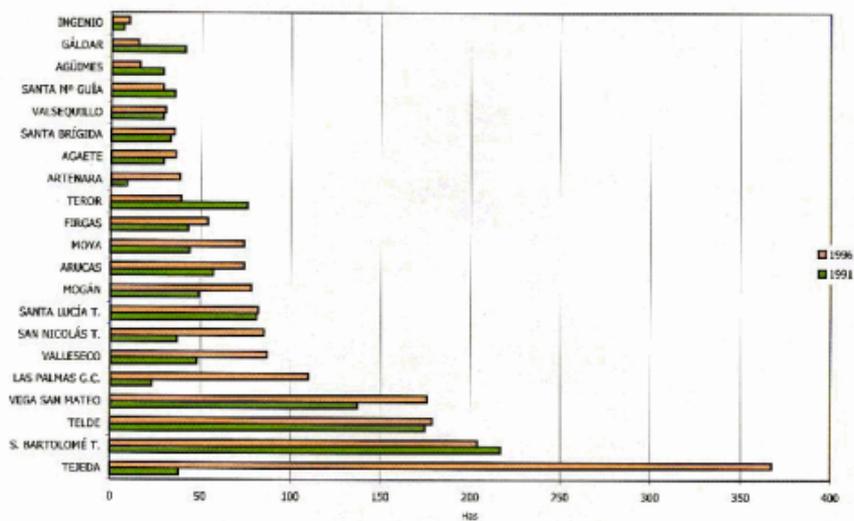
(Se dejará sin contestar, si existen hijos estudiando fuera de la isla)

- No tiene hijos..... [] (1)
- No están en edad de estudio..... [] (2)
- En su municipio..... [] (3)
- En otro diferente, ¿cuál?.....[] []

55. ¿QUE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZAN SUS HIJOS PARA IR AL CENTRO DE ESTUDIOS?

- A pie..... [] (1)
- Vehículo particular..... [] (2)
- Autobús regular..... [] (3)
- Autobús escolar..... [] (4)
- Otros _____..... [] (5)

GRÁFICO X.1
VARIACIÓN DE LA SUPERFICIE CULTIVADA DE FRUTALES



CUADRO X.2:
EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE CULTIVADA DE PAPAS

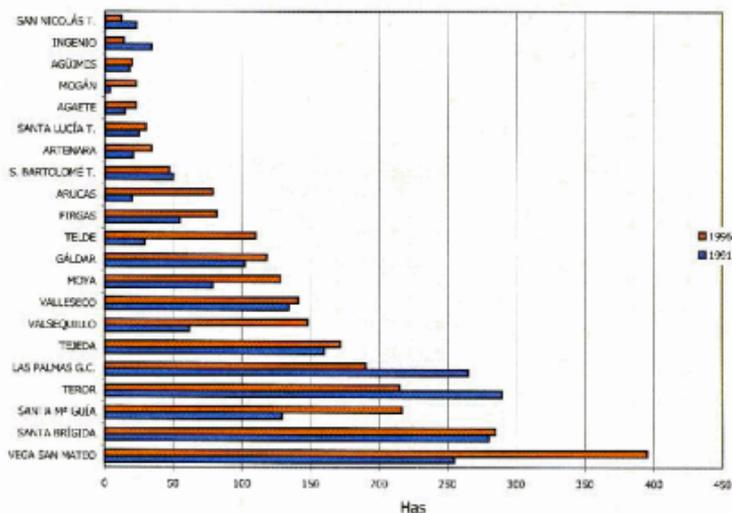


GRÁFICO X.3:
EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE CULTIVADA DE OTRAS HORTALIZAS.

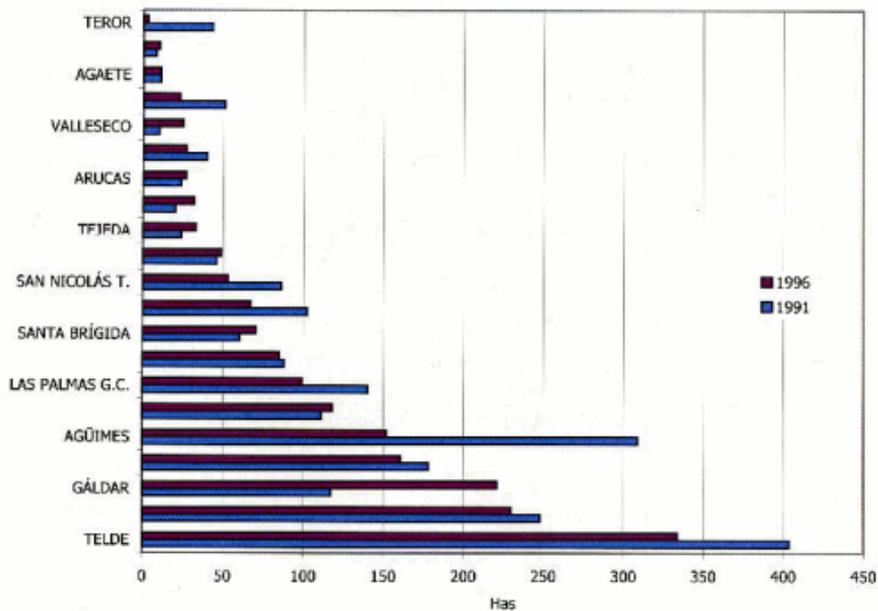


GRÁFICO X.4:
SUPERFICIE CULTIVADA. GRAN CANARIA. 2001

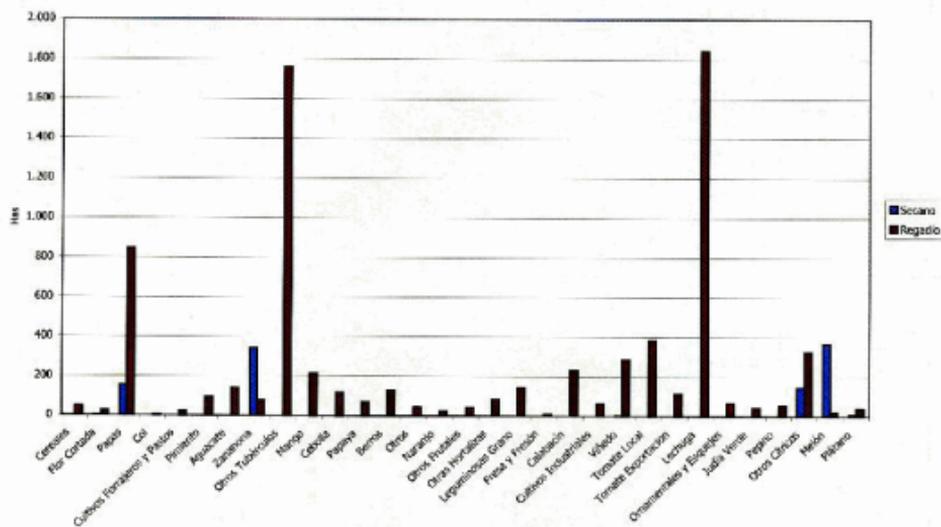
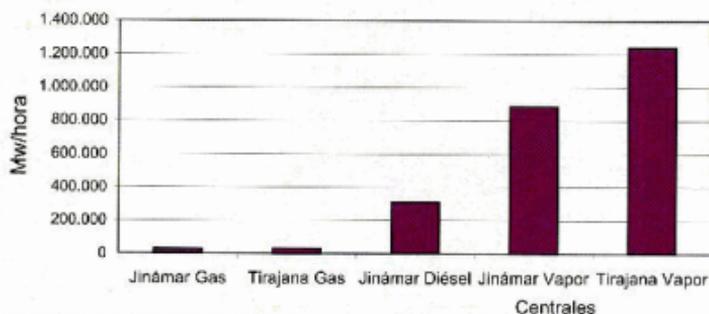


GRÁFICO X.5:

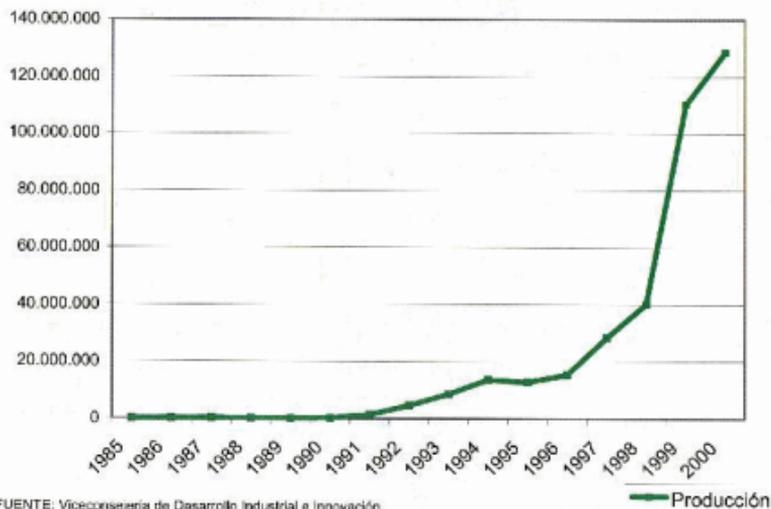
Energía bruta producida por las centrales Unelco. Gran Canaria, 2000



FUENTE: Viceconsejería de Desarrollo Industrial e Innovación Tecnológica

GRÁFICO X.6:

Evolución de la producción eólica en Gran Canaria

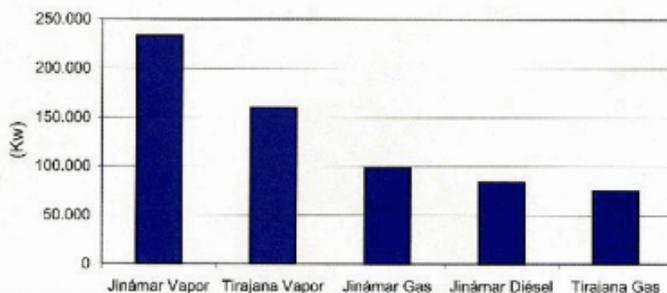


FUENTE: Viceconsejería de Desarrollo Industrial e Innovación

— Producción

Gráfico X.7

Potencia térmica instalada en Gran Canaria, 2000.



FUENTE: Viceconsejería de Desarrollo Industrial e Innovación Tecnológica

Plantas de embotellamiento vigentes

Titular	Marca	Naturaleza	Isla
Comunidad Aguas del Jacón	Aguas de Telde	Mineral Natural	Gran Canaria
Aguas Minerales de Firgas	La Ideal	Mineral Natural	Gran Canaria
	La Ideal II	Mineral Natural	Gran Canaria
	El Rapador	Mineral Natural	Gran Canaria
	Firgas	Mineral Natural	Gran Canaria
	El Zumacal	Manantial	Gran Canaria
Aguas minero-medicinales Los Berrazales	Los Berrazales	Mineral Natural	Gran Canaria
Aguas minero-medicinales de San Roque, S.A.	San Roque	Mineral Natural	Gran Canaria
	San Roque I	Mineral Natural	Gran Canaria
Agua Agría de Teror	Agua de Manantial	Mineral	Gran Canaria
	Fuente Agría de Teror		Gran Canaria
Aguas de Teror, S.A.	Hoya La Palma	Mineral Natural	Gran Canaria
Toscal, S.A	Aguas de Manantial El Toscal	Manantial	Gran Canaria
Roque Nublo	Aguas de Manantial Roque Nublo	Manantial	Gran Canaria
Chafari	Chafari	Planta desaladora	Lanzarote
Aguas de la Cumbre, S.A.	Montañón	Manantial	Gran Canaria
Aguas de Juncalillo, S.A.	Fuente Bruma	Manantial	Gran Canaria
Aguas de Telde	Aguas del Cortijo Jacón	Manantial	Gran Canaria
Aguacana	La Higuera	Manantial	Gran Canaria
Aguas de Vilaflor	Aguas de Vilaflor	Mineral Natural	Tenerife
Gregorio Regalado Ramos		Mineral Natural	Tenerife

FUENTE: Viceconsejería de Desarrollo Industrial e Innovación Tecnológica, 2000.

**CUADRO X.1:
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CABEZAS DE GANADO BOVINO EN GRAN CANARIA
(1994-2001)**

		Menores de 12 meses	Machos	Hembras		Total
				No se ordeñan	En ordeño	
AGAETE	1994	15	3	9	65	92
	1996	13	7	7	54	81
	1998	11	3	11	55	80
	2000	28	6	2	36	72
	2001	4	1	0	6	11
AGÜIMES	1994	28	39	7	45	119
	1996	55	16	9	54	134
	1998	46	16	12	43	117
	2000	144	32	40	191	407
	2001	78	15	11	131	235
ARTENARA	1994	12	19	2	27	60
	1996	26	8	2	32	68
	1998	21	7	3	26	57
	2000	12	2	0	9	23
	2001	7	1	1	12	21
ARUCAS	1994	159	113	69	681	1022
	1996	204	48	95	808	1155
	1998	175	42	114	667	998
	2000	267	156	58	939	1420
	2001	217	42	29	364	652
FIRGAS	1994	115	152	32	156	455
	1996	220	65	44	185	514
	1998	184	62	51	154	451
	2000	111	21	72	124	328
	2001	79	15	11	133	238
GÁLDAR	1994	132	117	48	856	1153
	1996	171	50	67	1016	1304
	1998	142	47	81	839	1109
	2000	313	207	127	1247	1894
	2001	531	102	71	890	1594
INGENIO	1994	86	32	46	358	522
	1996	88	14	63	425	590
	1998	73	12	81	350	516
	2000	170	87	37	519	813
	2001	199	38	27	334	598
LAS PALMAS G.G	1994	412	337	168	1436	2353
	1996	582	143	231	1704	2660
	1998	489	125	296	1403	2313
	2000	398	321	434	1934	3087
	2001	641	123	86	1073	1923
MOGÁN	1994	6	3	3	15	27
	1996	6	1	5	18	30
	1998	6	0	6	14	26
	2000	4	2	4	12	22
	2001	11	2	2	19	34
MOYA	1994	233	67	134	464	898
	1996	252	29	184	550	1015
	1998	222	29	226	452	929
	2000	361	97	103	584	1145
	2001	260	50	35	435	780
S. BARTOLOMÉ T.	1994	36	42	12	72	162
	1996	65	18	16	85	184
	1998	53	17	20	70	160
	2000	66	16	2	96	180
	2001	81	16	11	136	244
SAN NICOLÁS T.	1994	13	6	7	48	74
	1996	14	3	9	57	83

	1998	11	3	11	46	71
	2000	11	10	1	58	80
	2001					
SANTA BRÍGIDA	1994	67	49	29	256	401
	1996	88	21	40	304	453
	1998	71	22	51	250	394
	2000	138	35	23	211	407
	2001	152	29	20	256	457
SANTA LUCÍA T.	1994	57	36	29	151	273
	1996	74	15	40	179	308
	1998	62	14	49	147	272
	2000	98	122	12	733	965
	2001	261	50	35	437	783
SANTA M ^a GUÍA	1994	81	26	43	387	537
	1996	77	11	60	459	607
	1998	66	12	75	375	528
	2000	245	90	162	539	1036
	2001	230	44	31	386	691
TEJEDA	1994	23	9	12	49	93
	1996	26	4	16	59	105
	1998	22	4	13	53	92
	2000	36	6	4	37	83
	2001	34	7	5	57	103
TELDE	1994	336	284	135	1136	1891
	1996	485	121	185	1347	2138
	1998	411	121	211	1109	1852
	2000	486	215	94	1290	2085
	2001	625	120	84	1048	1877
TEROR	1994	147	75	75	311	608
	1996	184	32	103	369	688
	1998	156	55	88	307	606
	2000	270	63	60	375	768
	2001	193	37	25	323	578
Valsequillo	1994	47	29	21	172	269
	1996	59	12	29	204	304
	1998	47	12	38	169	266
	2000	146	30	12	177	365
	2001	93	18	12	155	278
Valleseco	1994	177	45	104	296	622
	1996	191	19	142	351	703
	1998	162	71	100	291	624
	2000	215	52	29	310	606
	2001	183	35	25	304	547
VEGA SAN MATEO	1994	216	151	97	591	1055
	1996	295	64	133	701	1193
	1998	249	56	162	580	1047
	2000	231	63	68	379	741
	2001	164	32	22	276	494
Total	1994	2396	1638	1080	7561	12675
	1996	3177	697	1482	8972	14328
	1998	2679	730	1699	7400	12508
	2000	3750	1633	1344	9800	16527
	2001	4053	779	545	6791	12168

FUENTE: Servicio de Estadística de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación

**CUADRO X.2:
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CABEZAS DE GANADO OVINO EN GRAN CANARIA
(1994-2001)**

		Menores de 12 meses	Machos	Hembras		Total
				No se ordeñan	En ordeño	
AGAETE	1994	11	2	15	27	55
	1996	10	6	18	31	65
	1998	9	5	15	26	55
	2000	5	1	11	4	21
	2001	33	4	37	23	97
AGÜIMES	1994	367	64	512	885	1828
	1996	413	140	601	1038	2192
	1998	247	68	505	873	1693
	2000	361	42	722	264	1389
	2001	700	74	781	494	2049
ARTENARA	1994	13	2	19	32	66
	1996	13	6	22	35	73
	1998	11	5	18	32	66
	2000	47	5	93	34	179
	2001	91	10	102	65	268
ARUCAS	1994					
	1996					
	1998					
	2000	94	11	187	68	360
	2001	249	26	278	176	729
FIRGAS	1994	12	2	17	30	61
	1996	12	6	20	35	73
	1998	10	5	17	79	111
	2000	77	10	154	56	297
	2001	176	19	196	124	515
GÁLDAR	1994	59	11	82	142	294
	1996	65	25	97	165	352
	1998	55	21	81	632	789
	2000	573	66	1145	418	2202
	2001	1197	128	1336	845	3506
INGENIO	1994	151	26	212	366	755
	1996	171	57	248	429	905
	1998	144	48	208	361	761
	2000	287	33	575	210	1105
	2001	536	57	598	379	1570
LAS PALMAS G.G	1994	583	102	817	1411	2913
	1996	656	226	957	1653	3492
	1998	500	100	729	1410	2739
	2000	416	48	832	304	1600
	2001	475	51	532	336	1394
MOGÁN	1994	27	5	38	67	137
	1996	31	11	45	77	164
	1998	26	9	38	65	138
	2000	61	7	122	44	234
	2001	53	5	57	36	151
MOYA	1994					
	1996					
	1998					
	2000	200	23	399	146	768
	2001	364	39	407	257	1067
S. BARTOLOMÉ T.	1994	103	18	144	248	513
	1996	116	38	169	291	614
	1998	236	32	142	245	655
	2000	176	20	351	128	675
	2001	398	42	445	281	1166

SAN NICOLÁS T.	1994	40	8	56	96	200
	1996	43	17	66	114	240
	1998	36	14	56	96	202
	2000	47	5	94	34	180
	2001	163	17	181	115	476
SANTA BRÍGIDA	1994	26	4	36	63	129
	1996	30	9	43	73	155
	1998	25	8	36	61	130
	2000	48	6	97	35	186
	2001	104	11	117	74	306
SANTA LUCÍA T.	1994	163	29	227	391	810
	1996	183	63	266	459	971
	1998	108	33	224	386	751
	2000	208	24	418	153	803
	2001	316	34	353	223	926
SANTA M ^a GUÍA	1994	343	59	479	826	1707
	1996	385	130	561	969	2045
	1998	324	79	472	815	1690
	2000	350	40	700	257	1347
	2001	453	48	506	320	1327
TEJEDA	1994	291	50	406	702	1449
	1996	328	111	476	822	1737
	1998	276	93	400	691	1460
	2000	148	17	295	108	568
	2001	407	43	453	287	1190
TELDE	1994	311	54	434	747	1546
	1996	348	119	508	878	1853
	1998	219	65	427	718	1429
	2000	828	96	1656	605	3185
	2001	1650	177	1845	1166	4838
TEROR	1994					
	1996					
	1998					
	2000	36	4	73	26	139
	2001	106	11	118	75	310
VALSEQUILLO	1994	53	9	73	126	261
	1996	59	19	86	148	312
	1998	50	16	72	124	262
	2000	89	10	177	65	341
	2001	398	42	443	280	1163
VALLESECO	1994					
	1996					
	1998					
	2000	61	7	122	45	235
	2001	116	12	131	83	342
VEGA SAN MATEO	1994	238	42	333	573	1186
	1996	267	92	390	673	1244
	1998	145	47	328	566	1086
	2000	220	25	440	161	846
	2001	174	18	194	123	509
Total	1994	2791	487	3900	6732	13910
	1996	3130	1075	4573	7893	16671
	1998	2421	648	3768	7180	14017
	2000	4332	500	8663	3165	16660
	2001	8159	868	9110	5762	23899

FUENTE: Servicio de Estadística de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación

**CUADRO X.3:
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CABEZAS DE GANADO CAPRINO EN GRAN CANARIA
(1994-2001)**

		Menores de 12 meses	Mayores de 12 meses		Total
			Machos	Hembras	
AGAETE	1994	342	35	1574	1951
	1996	343	58	1758	2159
	1998	280	50	1486	1816
	2000	357	36	1392	1785
	2001	694	60	1622	2376
AGÜIMES	1994	1215	126	5596	6937
	1996	1219	209	6247	7675
	1998	997	177	5282	6456
	2000	1583	158	6172	7913
	2001	4654	401	10871	15926
ARTENARA	1994	127	13	587	727
	1996	127	22	656	805
	1998	104	19	554	677
	2000	121	12	471	604
	2001	166	14	387	567
ARUCAS	1994	20	2	93	115
	1996	20	3	104	127
	1998	17	3	88	108
	2000	337	34	1313	1684
	2001	737	63	1720	2520
FIRGAS	1994	53	5	243	301
	1996	53	9	271	333
	1998	44	7	229	280
	2000	89	10	381	489
	2001	300	26	700	1026
GÁLDAR	1994	24	3	112	139
	1996	25	4	125	154
	1998	21	3	106	130
	2000	537	54	2094	2685
	2001	1280	110	2990	4380
INGENIO	1994	531	55	2444	3030
	1996	532	91	2729	3352
	1998	435	76	2307	2818
	2000	1241	124	4840	6205
	2001	2451	211	5726	8388
LAS PALMAS G.G	1994	1424	148	6559	8131
	1996	1429	245	7323	8997
	1998	1168	208	6191	7567
	2000	673	67	2625	3365
	2001	1165	100	2724	3989
MOGÁN	1994	248	26	1143	1417
	1996	249	43	1276	1568
	1998	204	37	1079	1320
	2000	417	42	1626	2085
	2001	574	50	1344	1968
MOYA	1994	108	11	497	616
	1996	109	18	555	682
	1998	89	15	469	573
	2000	139	14	543	696
	2001	221	19	515	755
S. BARTOLOMÉ T.	1994	1346	140	6202	7688
	1996	1354	232	6924	8510
	1998	1108	197	5854	7159
	2000	2395	240	9341	11976
	2001	4271	368	9978	14617

SAN NICOLÁS T.	1994	1917	199	8829	10945
	1996	1919	330	9857	12106
	1998	1569	280	8334	10183
	2000	1827	183	7125	9135
	2001	4614	397	10780	15791
SANTA BRÍGIDA	1994	91	9	421	521
	1996	92	15	471	578
	1998	75	13	398	486
	2000	169	17	658	844
	2001	470	40	1098	1608
SANTA LUCÍA T.	1994	912	95	4203	5210
	1996	915	157	4693	5765
	1998	748	134	3968	4850
	2000	1435	143	5596	7174
	2001	2733	235	6383	9351
SANTA M ^a GUÍA	1994	38	4	174	216
	1996	39	6	194	239
	1998	32	5	164	201
	2000	132	13	520	665
	2001	404	35	945	1384
TEJEDA	1994	790	82	3637	4509
	1996	794	135	4060	4989
	1998	649	116	3431	4196
	2000	441	44	1718	2203
	2001	1023	88	2389	3500
TELDE	1994	964	100	4443	5507
	1996	967	166	4960	6093
	1998	791	140	4194	5125
	2000	1335	133	5206	6674
	2001	3868	333	9035	13236
TEROR	1994				
	1996				
	1998				
	2000	33	3	134	170
	2001	119	10	278	407
Valsequillo	1994	21	2	98	121
	1996	21	3	110	134
	1998	17	3	93	113
	2000	208	21	812	1041
	2001	1264	109	2954	4327
Valleseco	1994				
	1996				
	1998				
	2000	45	4	174	223
	2001	162	14	377	553
VEGA SAN MATEO	1994	389	40	1793	2222
	1996	389	67	2002	2458
	1998	318	56	1693	2067
	2000	288	29	1123	1440
	2001	343	30	804	1177
Total	1994	10560	1095	48648	60303
	1996	10596	1813	54315	66724
	1998	8666	1539	45920	56125
	2000	13811	1381	53864	69056
	2001	31513	2713	73620	107846

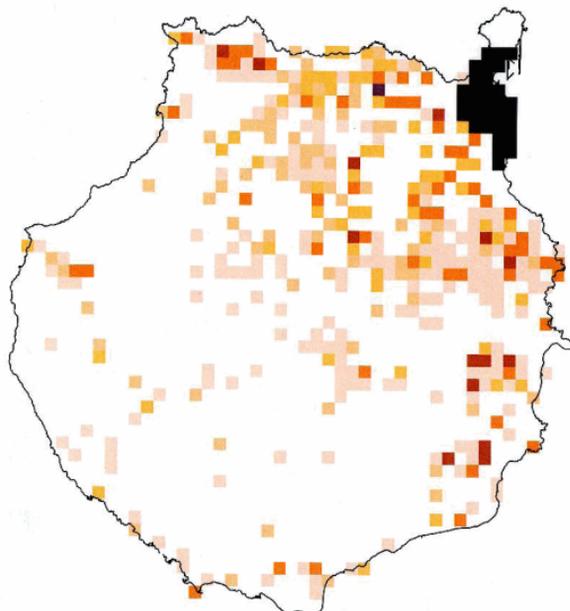
FUENTE: Servicio de Estadística de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación

**CUADRO X.4:
PRODUCCIÓN AGRÍCOLA POR ISLAS. CANARIAS 2001.**

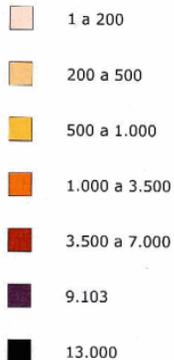
	Lanza-rote	Fuerte-ventura	Gran Canaria	Tenerife	La Gomera	La Palma	El Hierro	Canarias
Cereales	2	6	83	910	312	138	64	1.515
Leguminosas Grano	13	2	22	86	23	47	12	205
Papas	815	269	12.215	36.835	2.266	6.746	768	59.914
Otros Tubérculos	215	---	60	813	382	1.130	20	2.619
Cultivos Industriales	78	600	660	257	---	216	---	1.811
Flor Cortada	7	---	2.298	3.409	25	154	---	5.895
Ornamentales y Esquejes	---	---	2.535	5.144	1	43	5	7.728
Cultivos Forrajeros	78	182	752	6.101	929	4.395	3.726	16.162
Tomate Exportación	---	3.030	169.010	108.200	---	---	---	280.240
Tomate Local	1.163	450	18.025	4.675	168	444	30	24.954
Pepino	150	---	15.470	1.771	---	68	---	17.459
Pimiento	79	100	3.960	2.703	101	152	15	7.110
Judía Verde	5	---	3.878	1.114	185	225	12	5.419
Cebolla	732	14	660	1.929	386	444	139	4.304
Fresa y Fresón	20	---	192	288	6	29	---	535
Berros	45	---	2.310	110	7	---	---	2.472
Col	62	---	1.660	2.398	225	511	90	4.946
Lechuga	16	30	5.005	2.550	140	389	28	8.158
Melón	145	260	100	459	---	17	---	981
Calabacín	150	---	8.155	3.071	322	648	100	12.446
Zanahoria	---	---	2.100	2.748	170	364	4	5.386
Otras Hortalizas	389	133	6.908	6.086	624	1.031	286	15.457
Naranja	27	54	7.643	4.674	900	2.427	203	15.928
Otros Cítricos	13	28	2.026	952	96	293	70	3.478
Plátano	216	630	85.884	173.513	8.844	149.370	3.363	421.820
Aguacate	4	4	1.068	2.309	120	3.005	18	6.528
Papaya	7	30	1.600	3.121	221	204	270	5.452
Mango	3	---	813	1.437	949	291	300	3.792
Piña Tropical	---	---	---	16	---	45	1.138	1.199
Otros Frutales	84	188	4.244	2.364	316	1.150	538	8.884
Viñedo	1.297	27	541	19.781	496	4.020	873	27.035
Otros	4	39	193	---	---	---	---	236
Totales	5.818	6.076	360.070	399.824	18.215	177.996	12.071	980.069

Fuente: Servicio de Estadística. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación

Densidad
de población
(1970)



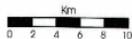
Hab/km²



LA ORGANIZACION
TERRITORIAL
DE GRAN CANARIA

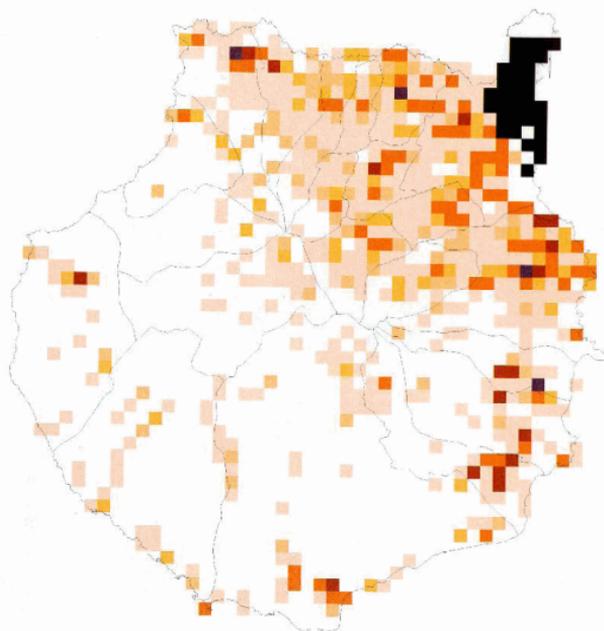


MAPA
IV5



FUENTE: Censos de Población. Padrones Municipales
de habitantes.

Densidad
de poblacion
(1986)



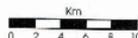
Hab/km²



LA ORGANIZACION
TERRITORIAL
DE GRAN CANARIA

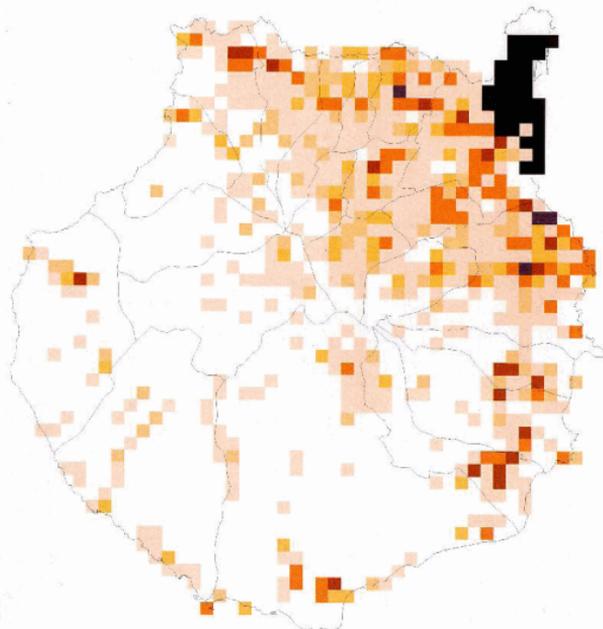


MAPA
IV6



FUENTE: Censos de Poblacion, Padrones Municipales
de habitantes.

Densidad
de poblacion
(1991)



Hab/km²



LA ORGANIZACION
TERRITORIAL
DE GRAN CANARIA



MAPA

IV7

Escala 1:250.000
0 2 4 6 8 10

FUENTE: Censos de Poblacion, Padrones Municipales
de habitantes.