

## LA UTILIDAD DE LA GEOGRAFIA EN LA DEFENSA DEL ENTORNO. UN EJEMPLO PRACTICO: LA «AUTOVIA» DE ARUCAS

*Ramón F. Díaz Hernández*

### 1. POR UNA GEOGRAFIA MAS COMPROMETIDA CON LA REALIDAD CANARIA

Hasta no hace mucho tiempo, la Geografía y los geógrafos habíamos sostenido una visión muy estrecha acerca del verdadero marco y aplicación de los contenidos de la ciencia geográfica. La simple aplicación de sus conocimientos al campo de la docencia y a los reductos de la investigación universitaria, ocultando más o menos intencionadamente el sugerente y relevante papel de la *política* en sus dispositivos doctrinal y analítico, ha impedido descubrir en toda su dimensión las actuaciones de las clases dominantes en el espacio geográfico como lógica proyección de sus intereses económicos.

En esta dirección se advierte como la mayor parte de los conocimientos propios de esta disciplina, lejos de educar a la población en lo concerniente al uso racional y democrático del medio físico, no ha hecho hasta ahora sino facilitar abundante información a los consejos de administración de las empresas constructoras e inmobiliarias, a los grupos financieros, a las multinacionales y a los estados mayores de los ejércitos<sup>1</sup>. El conocimiento del medio en el cual se manobra supone, en

1.- LACOSTE, Yves: *La geografía: un arma para la guerra*. Barcelona, 1977.

efecto, disponer de un impresionante poder entre supuestos litigantes por la hegemonía económica, social, política o militar de cualquier territorio considerado de interés.

Dicho en otros términos, y empleando el simil bursátil, en la bolsa de valores los conocimientos geográficos han sufrido un alza en su cotización ciertamente espectacular. Pau Villa, poco antes de su fallecimiento, apostrofaba este fenómeno señalando que se ha caído muy tardíamente en la cuenta de que sobre las manifestaciones del paisaje geográfico confluyen elementos que ya no son ni tierra ni hombre, sino de un modo muy particular: *el capital*<sup>2</sup>.

Es evidente, entonces, de que la Geografía debe ir jugando cada vez más un responsable papel social no solo como ciencia del saber por el saber, sino como conocimiento claramente comprometido con el uso y respeto del espacio. Pero teniendo siempre en consideración el hecho de que la Geografía se ocupa ante todo de la relación espacio-sociedad y que, lógicamente, en dicho espacio se enfrentan fuerzas sociales y económicas antagónicas puesto que es en el marco geográfico concreto y no en las especulaciones etéreas en donde se enmarcan las relaciones de producción.

Únicamente así se puede entender como la explotación que sobre los asalariados ejercen las clases dominantes excede en mucho de los tradicionales límites de la apropiación de las plusvalías generadas por el trabajo<sup>3</sup>. Hoy en día se está produciendo también una apropiación «indebida» por parte de los dueños de los medios de producción que actúan sobre el medio físico y humano desde el momento en que sustraen a los ciudadanos de los servicios urbanos imprescindibles o cuando el paisaje queda lesionado por razones de índole lucrativo.

Lo que viene a suponer, en otros términos, que tanto el salario directo de los trabajadores como el salario indirecto (...) impuestos, tasas, canon por servicios (...) sufren también los efectos del expolio por parte de los grupos socioeconómicos privilegiados. En este orden, la referencia espacial más que una necesidad es una obligación en cualquier análisis mínimamente serio<sup>4</sup>.

Vistas las cosas así no puede omitirse ni mucho menos difuminarse las relaciones de la Geografía con el poder. Hemos heredado un territorio de nuestros antepasados y debemos transmitirlo a las futuras genera-

- 2.- Revista «Cuadernos de Pedagogía», número 45, Septiembre de 1978, p. 18-20, Barcelona.
- 3.- GARNIER, Jean Pierre: *Planificación urbana y neocapitalismo*, Revista «Geocrítica» N°6, Barcelona, 1976.
- 4.- LACOSTE, Yves: *Geografía, Ideologías, Estrategias espaciales*, Madrid, 1977.

ciones no solo tal cual lo hemos recibido, sino incluso mejorado. Y ello no significa que debamos renunciar a su utilización; al contrario, pero eso sí racional y respetuosamente.

En este sentido la responsabilidad ética e histórica de los geógrafos se hace doblemente necesaria como instrumento de promoción de una conciencia popular que sea capaz de armar de «razón y emoción» al conjunto de la ciudadanía en la defensa de su patrimonio territorial tan pronto como este se sienta amenazado<sup>5</sup>.

El proceso de urbanización en Canarias se ha hecho en muy poco tiempo y adoptando una dinámica brutal. Apenas ha dado tiempo para sedimentar una cultura urbana de cierta consistencia y rigor que ocupe el espacio dejado por el abandono de las pautas rurales en gruesos sectores de la población. Con rapidez y a empujones se ha obtenido una cierta docilidad de la opinión pública, sin duda apabullada por los adelantos de la «tecnociencia» y de un deformado concepto de progreso. El resultado de todo ello es que todavía existen sectores que sirven de coartada a las clases dominantes al estimar que en el «paraíso» urbano se vive tan seguro que ya se puede prescindir de la antigua dependencia de la naturaleza.

En nuestras islas, la Geografía y los geógrafos empezamos a dejar de ser meros informadores del bloque de poder dominante al que, muchas veces sin quererlo, apuntalábamos con nuestras investigaciones y tareas docentes, para ir adoptando posicionamientos de mayor compromiso técnico y político con toda la sociedad. Poco a poco hemos ido superando el obsoleto esquema analítico de que el espacio era un soporte neutral digno tan solo de inventariarse geográficamente, bien para dar lustre al curriculum académico, bien para hacerles más difíciles los exámenes a los escolares. En este esquema hemos incurrido todos más o menos conscientemente y va llegando la hora de percatarnos de que ahí no puede aflorar una auténtica visión geográfica<sup>6</sup>.

En efecto, frente a las sentencias metafísicas del «esto es así porque es así»<sup>7</sup>, estamos oponiendo enfoques que tienen que afrontar problemas mucho más apasionantes al interrogarnos no como son las cosas, sino cómo podrían ser y qué hacer para transformarlas<sup>8</sup>. Por consiguiente

5.- GAVIRIA, Mario: *Ecologismo y ordenación del territorio en España*, Madrid, 1976.

6.- PLANS, Pedro: *Reflexiones en torno a los contenidos de las enseñanzas geográficas en la EGB y Bachillerato españoles*. Publicaciones de la Universidad de Murcia, págs. 241-261.

7.- A este respecto consúltense los cuadernos 4 y 5 de la Revista «Geocritica», escritos por David Harvey, Steen Folke y John S. Campbell. Barcelona, 1976.

8.- *Ibidem*.

hemos alcanzado ya la conclusión de que es preciso saber más Geografía, pero siempre a condición de que dispongamos de más espíritu geográfico.

La contribución de algunos geógrafos canarios desentrañando el modelo económico dependiente de las Islas, su inutilidad y la oferta de alternativas para proceder a su sustitución por otro más adecuado a las peculiaridades archipelágicas, las diversas aportaciones en demografía, climatología, agricultura, recursos hídricos, geomorfología, urbanismo, comercio, vida portuaria, así como los esfuerzos que desde diversos estamentos se vienen haciendo por renovar la enseñanza de la Geografía, sus contenidos y metodología, constituyen en conjunto una panorámica esperanzadora.

Pero todavía más, ya empiezan a surgir en diversos puntos de nuestro Archipiélago verdaderos profesionales de la Geografía que asesoran a colectivos ecologistas, sindicatos, partidos políticos, corporaciones insulares y municipales, asociaciones de vecinos; a veces se agrupan constituyendo entes interdisciplinarios que proyectan iniciativas en el campo de la ordenación del territorio, educación o, simplemente, contribuyendo a que el proceso de toma de decisiones se realice con posterioridad a la más prolija recogida de información, elaboración de propuestas, debates populares y entre especialistas para finalmente elegir lo mejor entre diversas opciones. Estas experiencias, aun siendo espontáneas e insuficientes, no pueden infravalorarse. Y justamente por ello vamos a examinar a continuación una experiencia que pretende ser ilustrativa de lo que acontecerá en el espacio isleño si no se adoptan previamente medidas racionales y democráticas para restablecer y garantizar unas relaciones hombre-medio sin ningún tipo de desajustes<sup>9</sup>.

## 2. LA EXPANSION URBANA DE LAS PALMAS Y SU INCIDENCIA EN LOS MUNICIPIOS COLINDANTES

En lo que va de siglo se han realizado importantes cambios en la estructura insular en el uso y apropiación de suelos urbanos y agrícolas. Se han operado, en efecto, trasiegos notorios todavía poco sopesados por los estudios sociales y económicos que, intuitivamente al menos, no pasan desapercibidos para sectores muy sensibilizados de la opinión pública.

9.- GUITIAN, C.; MARTIN, F.; NADAL, I. Y NAVARRO, B.: «Los fracasos ecológicos en Gran Canaria. Una alternativa: el Parque natural de Guayedra-Anden Verde». *Revista Aguayro*, Número 143 y 144. Las Palmas, 1982.

ca e, incluso, hasta para determinados «poderes fácticos». A las compras ejecutadas a nivel local o nacional deben añadirse el volumen de hectáreas e inmuebles adquiridos por firmas extranjeras<sup>10</sup>. Pese a que esto último sea exquisitamente silenciado por los organismos públicos, la situación parece alcanzar tal extremo que se ha llegado a inquietar a las propias autoridades militares<sup>11</sup>. Eso quedó de manifiesto cuando en agosto de 1978 el periódico local «Diario Las Palmas» ofrecía en lugar destacado la primicia de que en las provincias canarias, el Ejército en estrecha colaboración con los gobiernos civiles de ambas provincias y con los Ayuntamientos estaban efectuando la elaboración de un inventario de las propiedades extranjeras en suelo español. Con ello se trataba de conocer el monto total de propiedades afectas a ciudadanos extranjeros y la posible incidencia que eso pudiera tener a efecto de los intereses de la defensa nacional. A tal fin el Ministerio de Defensa promulgó un decreto que se hizo público el 14.04.78. Poco o nada sabemos del contenido del mismo y de si incluso se realizó, pero no cabe la menor duda que su publicación sería tremendamente esclarecedora para todos.

Lo cierto es que de algún tiempo a esta parte un número creciente de áreas han sido absorbidas para usos residenciales y demás instalaciones inherentes a la «civilización urbana», tales como: canchas deportivas privadas y públicas, colegios, emplazamientos industriales y comerciales, nuevas carreteras y ensanches de las ya existentes, depósitos de agua y depuradoras, entre lo más destacable<sup>12</sup>.

Paradójicamente, y a pesar de la magnitud de semejantes cambios, creo que hemos estudiado muy poco no ya tan solo la incidencia en cuanto volumen y distribución sobre los terrenos afectados, sino de su verdadero impacto sobre el conjunto del espacio físico y humano.

Hasta los años cincuenta la superficie agrícola de esta Isla continuaba expandiéndose al calor de la política autárquica que impuso la dictadura mediante la denominada «rerruralización»<sup>13</sup>. Esa expansión se sostuvo en los años sesenta si bien un poco frenada ante el tirón del turismo. En sendos casos, los estímulos proteccionistas que las exportaciones de plátanos y tomates tuvieron en los mercados peninsulares funciona-

10.- TAMAMES, Ramón: *Introducción a la economía española*, Sexta Edición, Madrid, 1976. Y también: JURDAO ARRONES, Francisco: *España en venta: Compra de suelos por extranjeros y colonización de campesinos en la Costa del Sol*, Madrid, 1979.

11.- *Idem*.

12.- HUGT, D. Clout: *Geografía Rural*, Barceloa, 1976.

13.- BARON, Enrique: *El final del campesinado*, Madrid, 1971.

ron aceptablemente, repercutiendo sobre unos terrazgos que siempre a lo largo de nuestra historia se han visto revalorizados por los cultivos destinados al exterior.

Desde entonces, y hasta nuestros días, la reducción de los terrenos cultivados no se ha detenido. En esta postración agraria han contribuido, entre otros factores, los siguientes:

a) Complejos fenómenos estructurales y coyunturales (marco económico dependiente, elevación de costes agrarios y comerciales, pésima organización del sector).

b) Pero la fuerte merma del suelo labrado también se produce de la mano de los especuladores del suelo. Tanto en las áreas turísticas de los municipios sureños<sup>14</sup>, así como en las zonas periurbanas que afectan a los términos de Telde, Santa Brigida y Arucas, limítrofes a la capital de la Provincia, se han visto seriamente dañados los sectores productivos agrarios.

La ausencia de suficiente suelo urbano y urbanizable en la exigua franja sedimentaria sobre la que se asienta la primera ciudad de la Isla determinó que en la década de los sesenta su crecimiento irrumpiera sin aparentemente ningún control planificador en las áreas rurales aledañas que fueron anexionadas a su influencia; esta expansión coincidió precisamente con un momento en que la agricultura sufría además la embestida de una coyuntura adversa, de la que todavía no se tienen síntomas de recuperación.

Presenciamos así la dicotomía de una ciudad en pleno auge expansivo enfrentada a la parquedad de suelo imprescindible para edificar alojamientos suficientes que diera cobijo al crecimiento vegetativo altísimo<sup>15</sup>, aluvión inmigratorio desde la Península, posesiones españolas en África, retornados de América, provenientes de las demás islas, población flotante (turistas y trabajadores del mar) así como al voluminoso «éxodo rural», que atrajo a los excedentes poblacionales de las comarcas

- 14.- NADAL PERDOMO, I. Y GUITIAN AYNETO, C.: *El Sur de Gran Canaria: entre el turismo y la marginación*, CIES, Las Palmas, 1983.
- 15.- BURRIEL, Eugenio: *Evolución moderna de la población de Canarias*, Aula de Cultura del Cabildo Insular de Tenerife, Santa Cruz, 1975. Y también los artículos de V.M. Rosselló Verger titulados «Dinámica de la población en las Canarias Orientales». *Aportación española al XXI Congreso geográfico Internacional*, Madrid, 1968, págs. 185-218. Y «Dinámica poblacional en las Canarias Orientales (1960-1975)» en la *Revista de Estudios Geográficos*, N° 152, Madrid, 1978, págs. 267-285.

agrícolas de Gran Canaria en forma de torrente. Con unas reservas de suelo escasísimas y una demanda social explosiva el mercado inmobiliario se disparata en beneficio de los promotores de la construcción.

La creciente demanda hace que los solares sólo se puedan conseguir a precios razonables en las zonas agrarias, las cuales empiezan a ser cada vez más accesibles no solo por sus precios, sino también por el desarrollo de los transportes, construcción de nuevas vías de comunicación con el extrarradio sin desdeñar la movilidad generada por la proliferación de los vehículos particulares<sup>16</sup>.

De esta forma, cual gota de aceite en un papel, las parcelaciones fraudulentas, casi siempre clandestinas, y los barrios de viviendas auto-construidas al margen del control municipal pero toleradas por éste surgen en la llamada *periferia impuesta*<sup>17</sup> como hongos, dando pie a la creación de «bolsas urbanas»<sup>18</sup>. Estos núcleos detestables en los cuales se condenan a las familias obreras van salpicando profusamente el mapa de Las Palmas. Es entonces cuando los municipios empiezan a admitir las reivindicaciones de los ocupantes de las «bolsas urbanas» y hacia ellas se canalizan fondos públicos que, a la vez que cubren los servicios no realizados por los propietarios de suelo, urbanizan los espacios intermedios de camino. Así se van colmatando los espacios comprendidos entre bolsa y bolsa, diferenciando las zonas de calidad para la clase media y las de peores condiciones para las familias trabajadoras.

Pero este mecanismo pierde dinamismo al reducirse el ámbito geográfico de actuación. De ahí que ese mismo proceso se reinicie con nuevos bríos más allá del término municipal de Las Palmas. Es de esta forma como los términos municipales colindantes se van convirtiendo en meros barrios dormitorio, sus funciones rurales se van socavando, se desmembran las entidades que pudieran resistir a dicho acoso y, en suma, se desposee a estas jurisdicciones de vida económica, social y política propias.

El derribo de la producción agraria con su consiguiente liquidación de un patrimonio histórico y sin que se ofrezcan alternativas es el sacrificio que hay que pagar a la «coherencia» capitalista.

- 16.- De acuerdo con los «Datos estadísticos de la Provincia» correspondientes a 1981, según estimaciones del Gobierno Civil de Las Palmas, el parque de vehículos ascendía a 206.590, p. 46.
- 17.- BISQUERT, Adriana: *El niño y la ciudad*. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Madrid, 1982.
- 18.- PULIDO MAÑES, Teresa: *El barrio de San Andrés, en Santa Cruz de Tenerife*. Aula de Cultura de Tenerife. Tenerife, 1979.

El resultado de todo ello es que la ciudad de Las Palmas y su término municipal, con su incontenible crecimiento (en esta aglomeración reside ya el 57,07 por ciento de Gran Canaria y el 50,8 por ciento del total provincial de acuerdo con el Censo de 1981) no solo se ciñe a definir y transformar su espacio propio, sino que va mucho más allá de sus linderos e irrumpe en los tradicionales ámbitos rurales. La absoluta indefensión de estas zonas quedan sometidos a la devastadora influencia de un mundo urbano con nula capacidad integradora y de síntesis en todos los órdenes.

La situación descrita parecía condenada al ostracismo tan pronto como los cargos públicos fuesen elegidos. Pues bien, las primeras elecciones democráticas de abril de 1979 quebraron las expectativas por cuanto que las «izquierdas» triunfantes en el municipio de Las Palmas se rompieron enseguida y fue la derecha la que detentó el poder en dicha Corporación como en el Cabildo Insular. Este bloque de poder impidió que todos los municipios ajenos a Las Palmas se dotasen de Planes Generales Municipales, que son las normas legales y técnicas con mayor rango para proteger eficientemente su respectivos espacios amenazados ante la rápida expansión de la capital. Telde logró, no sin luchar denodadamente, un Plan General Municipal que hoy por hoy constituye el esfuerzo más serio de los realizados en la Isla en este orden, gracias a la mayoría de gobierno de izquierda.

En efecto, ante la imposibilidad de financiar estos estudios, la mayoría de los municipios se vieron condenados a aceptar sumisamente los mecanismos de planeamiento que imponía la Mancomunidad Interinsular de Cabildos de Las Palmas, cuyo control estaba en manos de una derecha que de acuerdo a sus intereses consideraba más idóneo la vía de las Normas de Ordenación Complementarias y Subsidiarias del Planeamiento, de rango jurídico secundario.

Con las elecciones de mayo de 1983 y la obtención de unos resultados más esperanzadores parecía que el estado de indefensión en materia medioambiental iba cuanto menos a mejorar algo. Hasta el momento presente el continuismo en materia de ordenación territorial parece imperar con lo que se corre el riesgo de perpetuar la dicotomía campo-ciudad. Los gobiernos municipales y cabildicio en Gran Canaria titubean ante la clase dominante a la hora de delimitar una ordenación racional y democrática de nuestro territorio que sea capaz de contener la voracidad especuladora y salvaguardar el patrimonio paisajístico.

Por consiguiente, Las Palmas arrastra en su crecimiento todas sus incoherencias y no parece, de momento, que se tengan planes suficiente-

mente estudiados para integrar las zonas rurales sino, al revés, se ofertan cauces permisivos para su subordinación o destrucción como tales<sup>19</sup>.

Que la especulación y el lucro son la hipoteca más grave que se cierne sobre esta isla es una vieja idea manoseada que por rotunda no deja de ser uno de esos tantos tópicos cuya capacidad de denuncia se torna cada vez más inocua. Por eso se impone el que empecemos a detallar una *mapa de actuaciones indebidas* con sus consiguientes responsabilidades bien por acción, bien por omisión que dejen claro ante todos y ante la posteridad en que lado estuvo cada uno a la hora de una decisión política divergente con la ética.

En esta orientación va nuestra aportación en el trabajo que se detalla a continuación y que versa sobre la amenaza que se cierne sobre una importante zona agrícola del municipio de Arucas.

### 3. LAS INMOBILIARIAS IMPONEN SUS LEYES

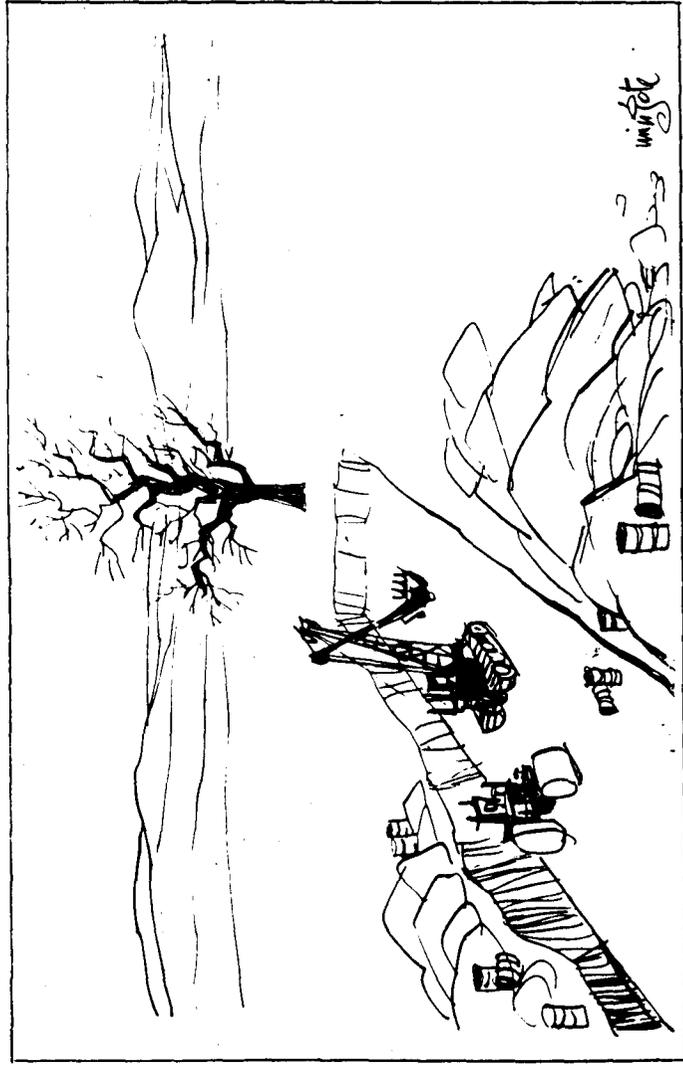
Por lo que se ve, tanto en la capital de Gran Canaria como en las restantes zonas de la Isla, la «ordenación» del territorio ha quedado en manos de las inmobiliarias, propietarios de suelo y desertores agrarios que de una u otra forma están presionando, y al parecer con éxito, sobre los organismos oficiales a través de inverosímiles vericuetos políticos y funcionariales. Estos entes, obviamente vulnerables a las expresadas influencias, consiguen a su vez desarmar las tentativas racionales, éticas y democráticas que desde la calle, la opinión pública o desde dentro mismo de las instituciones se formulan exigiendo mayor voluntad política de regular democráticamente el territorio isleño.

19.- GOMEZ MENDOZA, Josefina: *Agricultura y expansión urbana: la campiña del bajo Henares en la aglomeración de Madrid*. Madrid, 1978.

(MUNICIPIO DE ARUCAS)



LA UTILIDAD DE LA GEOGRAFIA EN LA DEFENSA DEL ENTORNO.  
UN EJEMPLO PRACTICO: LA "AUTOVIA" DE ARUCAS.



Nueva carretera

## COSTES SOCIALES DIRECTOS DE LAS EXPROPIACIONES DE LA «AUTOVIA» DE ARUCAS

Total de Parcelas y subparcelas afectadas	Clase de terrenos	M <sup>2</sup> afectados	% del total
172	Plataneras	60.426	52,08
	Eriales	20.382	17,57
	C. de Riegos	19.857	17,13
	Serventías	11.057	9,53
	Caminos	1.739	1,49
	Arrifes	939	0,80
	Casas	766	0,66
	Estanques	372	0,32
	Establos	365	0,31
	Cereales	131	0,11
<b>TOTAL .....</b>		<b>116.034</b>	<b>100,00</b>

**Fuente:** Cabildo Insular de Gran canaria.  
Elaboración propia.

### UBICACION DE LAS PARCELAS AFECTADAS

Cebolla  
Hoya Alta  
La Montaña  
El Camposón  
Transmontaña  
El Carril  
Los Meleros  
Camino de la Cruz  
Castillejos  
Hoya de San Juan  
Las Palmas  
Los López

Muchas de las infraestructuras viarias construidas por los distintos organismos que tienen capacidad para ejecutarlas (Cabildo Insular, MOPU, IRYDA, Ayuntamientos y entidades privadas) se justifican la mayoría de las veces más por su función revalorizadora de nuevos suelos para eventuales asentamientos urbanos o expansión de los existentes que por el verdadero papel que les corresponde desempeñar: comunicar con rapidez y seguridad a los ciudadanos de distintas localidades.

Dentro de esta óptica, el capitalismo local ha realizado una división funcional del magro espacio insular por el cual al municipio de Arucas, suponemos que también a los de Santa Brígida, Teror y Telde, le ha correspondido transformar su tradicional vocación agrícola en zona residencial y ciudad dormitorio, como al entorno de Triana en sector comercial, la Isleta en espacio defensivo o Las Torres en paréntesis industrial. Naturalmente, que ese proyecto insensato va a encontrar numerosos escollos a la hora de imponerse, puesto que ya existen sectores sociales, políticos y laborales que lo cuestionan activamente.

En ese contexto es en el que ubicamos el proyecto de enlace Arucas-casco con la carretera del Norte en el tramo que va desde El Rincón hasta Bañaderos. Y lo consignamos porque ya no es en absoluto un secreto de que el valor del suelo depende de la renta económica que es capaz de proporcionar en función de su favorable o adversa localización; y la localización (instancia referencial ineludible en Geografía en unión al factor distribución) depende a su vez de la conveniencia; y la conveniencia, en suma, dela mayor aproximación con Las Palmas que es donde se encuentra la demanda más fuerte de segundas viviendas entre las clases sociales con fuerte capacidad adquisitiva para ello.

En resumen, los solares y parcelas que se venderán en las zonas sobreevaloradas por la infraestructura viaria se cotizarán jugosamente según se vaya imponiendo dicha estrategia.

Pero como quiera que construir una vía de esta envergadura constituye una empresa excesivamente costosa para la iniciativa privada (aparte de que ello encarecería el producto resultante hasta el punto de peligrar la operación por hacerlo inadquirible) ciertos propietarios e inmobiliarias consiguieron en su día del Ayuntamiento y del Cabildo, gobernados por la derecha social y económica en el período anterior a mayo de 1979, que realizaran el proyecto mediante fondos públicos, camuflando toda la maniobra con demagógicos argumentos, tales como que el «el casco de Arucas no debe permanecer aislado»<sup>20</sup>, o que con

20.- Para esta cuestión recomiendo la lectura de las actas de sesiones plenarias celebradas por la Corporación del municipio de Arucas en que este asunto fue intensamente debatido en muchas ocasiones por los diferentes grupos políticos allí representados: UCD, PSOE Y PCC.

esta obra «se llegaría antes a Las Palmas», también que así «los automovilistas se ahorrarán más gasolina» y otros muchos mensajes más lanzados a la tranquilización de la opinión pública.

Esa música no nos resultaba extraña porque también la escuchamos en su día cuando la polémica construcción de la autovía de Telde, o la carretera de Santa Cristina y los resultados finales fueron que ninguno de esos razonamientos obtuvieron tanto éxito como la venta de suelo de sus respectivos entornos.

Pero, en serio, ¿se quiere de verdad impedir que quede aislado un grupo poblacional? Si ese criterio se formulase con rigor por qué no plantearse también cuestiones como: descentralización de los centros de trabajo, mejora de los transportes públicos de viajeros y de las carreteras ya existentes, creación de nuevos puestos de trabajo para fijar la población en lo residencial-ocupacional de manera que se eviten desplazamientos diarios. Porque con la autovía o sin ella, los ciudadanos de esta localidad van a seguir con unos transportes de viajeros cada vez más caros, más lentos e insufribles.

Más como la auténtica función de la autovía no se expresa declaradamente sino que se oculta, es preciso subrayarlo: cuando se dice que esta zona está aislada se quiere decir que las parcelaciones ya realizadas (muchas fraudulentas y las pocas que han respetado la Ley luego la han burlado mediante el sistema de cambios de uso) tendrían mayor éxito económico de contar con buenos accesos. En consecuencia, las zonas comprendidas entre Los Castillos, Portales, Los Picachos, Santa Flora, San Francisco Javier, Lomo de Arucas, Vasco López y otras más incrementarán ostensiblemente sus actuales cotizaciones cuando se termine de construir la expresada «autovía».

En definitiva, para que las clases acomodadas de la capital gran Canaria se liberen del tedio y de los inconvenientes de una ciudad tan degradada se les ofrece la posibilidad de consumir espacios de calidad, abiertos y cercanos, aun a costa de arrebatarlos a una isla con unos recursos tan limitados, insustituibles e irrenovables como es el suelo agrario y forestal. Se trata de configurar una especie de «periferia elegida» desde donde dominar mejor los diferentes enclaves, como si de una versión de castillo feudal se tratase<sup>21</sup>.

Pero el estallido se inicia cuando el trazado original propuesto deja de interesar a ciertos grupos e instituciones. Las primeras escaramuzas

se orientaron hacia la consecución de que la «autovía» cruzase por determinados trayectos que no afectaran ciertas fincas y predios, al mismo tiempo, en el colmo de la exquísitez, que se la dejara ubicada suficientemente cerca y así dejar abierta la posibilidad de urbanizar los terrenos aledaños. El trazado entonces cambia tantas veces como presiones de «alto nivel» se producen; hasta el propio Cabildo Insular modifica la parte final del enlace en función de salvaguardar su Granja Experimental.

Es a partir de aquí que los propietarios medianos y pequeños inician sus movilizaciones a fin de evitar que sus terrenos se sintieran gravemente afectados. A la vista de que quienes pagan las consecuencias son los pequeños y quienes revalorizan sus tierras son los grandes propietarios se entabla la pugna, empezándose por considerar antes que nada la manera de abortar la ejecución de dicho proyecto. El frente de rechazo se fue aumentando al incorporarse el sindicato Comisiones Obreras Canarias, Partido Socialista Canario (PSOE) y el Partido Comunista de Canarias. Desde esta plataforma unitaria se orientó una intensa campaña de información y sensibilización de la opinión pública alertándola de los riesgos que esta obra iba a tener para los agricultores y la consiguiente pérdida de numerosos puestos de trabajo. Con posterioridad, grupos de ecologistas, profesionales y diversas entidades ciudadanas se agregaron a la lucha fortaleciendo la oposición a la construcción de la mencionada vía, aportando nuevas y numerosas alternativas de gran rigor científico y técnico.

#### **4. COLAPSAR EL SECTOR PRODUCTIVO AGRICOLA**

A una isla, de la que solo se puede aprovechar con fines agrícolas menos del 20 por ciento de su superficie total a causa de su propia pequeñez física y de su atormentado relieve, se le están hurtando unas hectáreas de suelo cultivado, la mejor herencia de las pasadas generaciones, que se fabricaron trasladando a veces la tierra vegetal desde las medianías para depositarla sobre los malpais de lava o de los suelos delgados, pedregosos y salados de las llanuras costeras; que para proteger estos nuevos suelos de los agentes erosivos naturales tuvieron que levantar gruesos muros, taludes y bancales de costosa construcción; que ampararon eficazmente las plantas cultivadas de los vientos alisios reinantes y de los temibles levantes por medio de parapetos y cortavientos variados, y que, en suma, suministraron agua a las plantas a través de un complicado sistema de canalizaciones y tuberías, después de extraerla de las entrañas de la tierra, mediante pozos y galerías.

Pues bien, sobre este incalculable patrimonio histórico, se va a construir una vía que provocará un daño directo en tanto en cuanto la superficie afectada comprende un total 116.034 metros cuadrados de buenos cultivos en su mayoría. (véase Cuadro número 1). En efecto, son varias las hectáreas de plataneras las que desaparecerán inmoladas bajo el asfalto, sin incluir las lógicas servidumbres laterales que, sin duda alguna, elevarán la cifra de superficie laborada a efectos de expropiación forzosa.

A estas hectáreas se debe añadir la práctica eliminación de establos, apendes, algunas viviendas de campesinos y dos buenos estanques de obra valorados en varias decenas de millones de pesetas, sin contar, naturalmente, con la destrucción de un conjunto de obras de infraestructura tales como las acequias y riegos, cantoneras y algo de mayor importancia aun como es la casi segura desaparición de la subacequia de San Juan, que desde tiempos inmemoriales riega toda esta zona.

Con toda seguridad, los efectos indirectos de la obra en vías de ejecución son aun mucho más valiosos que los ocasionados directamente. Si se tiene en consideración que, sobre todo en estos últimos años, la histórica subacequia de San Juan ha sobrevivido casi milagrosamente de una serie de vicisitudes, contando con numerosos y serios problemas para autofinanciarse su mantenimiento y conservación. Hasta tal límite han llegado las dificultades que los agricultores usufructuarios de la misma han tenido que aumentarse varias veces el precio del canon o cuota para afrontar los gastos que ocasiona la expresada acequia en concepto de reparaciones y salarios del acequero.

Si desde hace ya algún tiempo estaba amenazada seriamente la supervivencia del canal que en todos los tiempos ha mantenido verde<sup>22</sup> estos parajes, es lícito preguntarse: ¿que sucederá cuando se supriman los cultivos de sus orillas como consecuencia del mencionado trazado? Es fácil imaginarlo: muchos de sus actuales usuarios no podrán continuar abonando sus cuotas para el sostenimiento de la subacequia y empezarán a desertar de la agricultura, puesto que la mayoría de éstos se ven expropiados de sus cultivos hasta en más de 50 por ciento. Con lo cual, y como efecto inmediato, se acentuaría el hundimiento definitivo de la Comunidad de Regantes, extendiéndose con toda seguridad sus repercusiones a una amplia zona que, en caso de supervivencia a pesar de las dificultades, vería elevar los ya de suyo insoportables costos de producción

22.- ROSALES QUEVEDO, Teodoro: *Historia de la heredad de Arucas y Firgas*. «Casa de la Cultura» del Excmo. Ayuntamiento de Arucas. Arucas, 1977.

más o menos por un procedimiento similar al que relatamos: desaparecida la subacequia y no pudiendo los medianos y pequeños agricultores que resistan a la razzia numantivamente construir otro riego nuevo, sobrevendrán los tristemente célebres «aguatenientes» que se encargarán del suministro. Estos últimos lo primero que harían es adquirir lo que quede de la subacequia o, incluso, puede que hasta construyan una nueva. Pero, con una importante y decisiva novedad: impondrían a su arbitrio el canon por el paso del agua de regadío de los comuneros y es muy probable que el precio por usar las acequias sea muy superior al que ahora devengan los labriegos. Pero cuando se trate de caudales del «aguateniente», éstos no solo se venderán a precios insostenibles, sino que se suministrarán de acuerdo con las oprobiosas relaciones caciquiles y clientelistas.

Con esta sombría situación, las deserciones (pienso que con eso contaban de antemano los estrategas de esta vasta operación) se frecuentarán, y mucho nos tememos que, en poco tiempo, todo lo que hace una década era un magnífico vergel digno de contemplarse quede reducido primero a un campo de eriales; y segundo, los suelos de baldíos se transformarán en parcelas urbanizadas. Que no estamos jugando con meras hipótesis lo demuestra que la derecha más conservadora fundamentalmente buena parte de su programa electoral a los comicios del 83 en la necesidad de revisar el borrador de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbano del término de Arucas. Es más, en los lugares más preeminentes de su lista iban grandes propietarios, y las conexiones de candidatos y militantes de la denominada «gran derecha» con propietarios-dirigentes locales de ese partido son más que evidentes.

No podemos sobreestimar tan solo en nuestro análisis lo que supone la nueva vía en el troceamiento y fragmentación del paisaje. Tenemos que detenernos además en los problemas humanos, sociales y económicos que el proyecto enumerado trae consigo. En efecto, el que unos pequeños y medianos campesinos vean reducir sus cultivos y, por lo tanto, sus niveles de renta a casi la mitad o más aun son hechos a tener muy en cuenta. También, se debe considerar el paro agrario que directa o indirectamente se ha venido produciendo desde la puesta en marcha de las obras. Muchos de estos campesinos laboran sus tierras a tiempo parcial por las tardes o durante los sábados y festivos. En general, simultanean la labranza con las propias de la construcción, industria servicios. Pero otros no tenían más ingresos que los provenientes de los cultivos.

A la elevación de los costes de producción, a la injusta y descarada especulación del agua de riego, se vienen a añadir ahora nuevos factores que limitan el horizonte y terminan por asfixiar al campesinado: una administración local que bajo la hegemonía caciquil no solo olvida despec-

tivamente los problemas del agro insular, sino que, además, facilita su agonía y ruina total.

Prueba de ello es que en su día se le preguntó al Alcalde de turno si veía aceptable una solución (fueron tantas las que se apuntaron y, a su vez, fueron altivamente desestimadas) intermedia consistente en buscar otra zona menos utilizada agricolamente y por ella intentar un nuevo trazado. Hubo quienes incluso advirtieron la desaparición de los planos de un trazado hecho por los técnicos del Cabildo Insular para proyectar una carretera por el lugar conocido por El Portichuelo y que, aunque reúne alguna que otra desventaja de tipo orográfico, tenía la virtud de que apenas provocaba perjuicios sociales y económicos.

Se negó rotundamente incluso cuando se le volvió a reformular otra petición todavía más acéptica consistente en garantizar a los campesinos su actividad e ingresos a través de un procedimiento basado en la permuta de las parcelas afectadas por otras equivalentes, al propio tiempo que el Ayuntamiento se comprometía a promulgar unas Ordenanzas severísimas y estrictas mediante las cuales se velaría para que las zonas anejas de la «autovía» siguieran conservando su utilidad agraria.

Estas dos propuestas no prosperaron, lo que viene a demostrar que no solo se carecía de voluntad política para cumplirlas salvaguardando legítimos intereses económicos, sociales y paisajísticos, sino porque el fin primordial de la vía no es comunicar, acortar distancias y ahorrar gasolina, es realmente revalorizar, poniendo nuevos suelos en el mercado inmobiliario.

Todo el mundo ve claro que las escasas reservas de suelo productivo es un factor muy a tener en cuenta. Es absurdo que se eliminen a la ligera y de la forma más irresponsable ayer los cultivos del Valle de Jínámar y una parte sustancial de la Vega de Telde; hoy las dunas de Maspalomas, las de Corralejo o la Montaña del Aire y mañana lo que se tercie. Es manifiesto que estos precedentes indican la tremenda impunidad con que se hacen muchas de las obras públicas en esta isla. Pero mucho más cínico es que encima se utilice una pretendida cobertura ideológica «de progreso» esgrimida a modo de justificación.

## **5. LA ESTRATEGIA ESPECULATIVA CUENTA CON EL RES-PALDO DE LA DES-INFORMACION INTENCIONADA**

¿Sabe alguien responder a qué plan racional de desarrollo insular corresponde la obra de referencia? Todavía más, ¿Puede alguien demostrar la existencia de un plan integral de redes viarias que tenga como preocupación fundamental el desarrollo económico y social de la Isla?

Si algo de esto existe debe estar bien escondido porque lo real es irracional y lo irracional debe ser barrido de lo real.

¿A qué modelo y a qué intereses responde por lo tanto el trazado de esta vía que, en muchos de sus tramos, dista a escasos metros de otras carreteras en servicio (las que unen Cardones con el Lomo de Arucas o la que va por El Guincho hasta la carretera general del Norte) aduciendo una supuesta cercanía respecto a Las Palmas? La pregunta se responde así misma, más en lo concerniente al criterio cercanía no lo consideramos muy riguroso por cuanto si bien es cierto que la nueva «autovía» reduce algo la longitud existente entre Arucas y Las Palmas, también es verdad que hasta tanto no se dé solución a los concurridos accesos a la capital de la Provincia lo que se consigue no es llegar antes al punto de destino, sino estar más pronto en las dilatadas colas de las horas punta.

Lo que es más difícil de entender todavía es que cuando llueve algo, el peligro de desprendimientos por el tramo llamado El Rincón es verdaderamente mortal. Razón ésta que obliga a cerrar la carretera debiéndose desviar todo el tráfico por la vieja carretera Arucas-Las Palmas, haciendo inútil completamente la vía que comentamos. Es esta una de las incoherencias más irritantes y peligrosas de cuantas contemplamos diariamente.

Piensen como piensen los inspiradores de la obra bajo examen, pero la opinión pública e incluso los mismos afectados no están suficientemente informados acerca de las dimensiones reales que se derivarán cuando se efectúe totalmente. Si estudiamos brevemente el procedimiento de información veríamos que la estructura especuladora cuenta con el respaldo de la des-información.

Así es puesto que, en primer lugar, el proyecto se sacó a información pública icasualmente! en el verano de 1977. No se expuso en el Ayuntamiento de Arucas o en locales accesibles a los campesinos afectados y público en general, sino poco menos que «clandestinamente» en los salones del Cabildo Insular de Gran Canaria, a 17 Kilómetros, en donde obviamente iba a pasar desapercibido. ¿A quién se le va a ocurrir perder una jornada de trabajo y hacer un largo y costoso desplazamiento para presentarse a un sitio tan lujoso y tan bien custodiado por solícitos bedeles?

Pero es más, como es sabido, todo profano es poco menos que incapaz de interpretar unas memorias escritas en una jerga ininteligibles y en un indescifrable argot técnico. Por si fuera poco, los planos de este proyecto son ciertamente complicadísimos. En consecuencia, si de verdad se deseaba informar lo lógico era que el proyecto se expusiera no durante quince días sino durante dos meses como mínimo para que la

ciudadanía, los afectados, representantes del Colegio de Ingenieros, del Colegio de Arquitectos, asociaciones de agricultores, ecologistas, etc. pudieran estudiarlo minuciosamente y presentar objeciones, matizaciones y alternativas.

El no conducirse así, como de verdad ocurrió, legítima al frente de rechazo que estima que dicho trazado oculta otras operaciones inconfesables que el tiempo irá desvelando. Por lo tanto es justo que califiquemos el proyecto de la autovía, su tramitación y su ejecución como impuesto antidemocráticamente.

Otro aspecto que añade alguna pista más a este asunto es la actitud de los medios de comunicación que trató siempre el tema de puntillas, con descalificaciones ridículas a los oponentes del proyecto y con clara animosidad a todo lo que no emanase de las tesis de la derecha conservadora entonces en el poder.

Si siempre se ha dicho que detrás de todo medio de expresión existe un partido o un sindicato de intereses, en Gran Canaria podemos afirmar que delante del caciquismo más oprobioso están siempre atrincherados los «mass media», quienes dosifican a su antojo lo que debemos saber, pensar y hacer. En efecto, solo se ha informado y publicado en estos todopoderosos medios las virtudes y milagros del proyecto. Todo lo demás se redujo a locuras de románticos. Pacientemente fuimos acopiando la gran cantidad de colaboraciones, escritos y objeciones que fueron ignorados, ocultados y desechados por los medios de comunicación insulares por contener no ya aspectos críticos, sino incluso ingenuas dudas razonables.

Eramos conscientes de ésto previamente y de ahí el que no nos causara extrañeza, pero nos hubiera gustado constatar lo contrario.

En medio de este panorama, los verdaderos informadores fueron los propios afectados, una buena parte de la ciudadanía local y, en particular, los partido de izquierdas junto con el sindicato Comisiones Obreras Canarias.

## 6. PODERES LOCALES Y CACIQUISMO

De todas las maneras, sería absurdo que lo descrito sea tan solo un problema de unos cuantos agricultores y de unos pocos «alucinados» por la conservación del medio insular, o de un asunto localizado en el término municipal de Arucas. Todo lo contrario, entendemos que esta cuestión repercute muy fuertemente en la sociedad canaria entera y es el momento de oponerse ya a tanta arbitrariedad y a toda una serie de

atentados, no solo contra sectores indefensos de la población, sino también contra el conjunto de la economía insular, su ecología y su paisaje.

En este sentido nos gustaría que nos respondieran a lo siguiente: ¿sobre qué bases y con qué criterios todo un Cabildo Insular en colaboración con el Ayuntamiento quiere acometer una obra de esta envergadura, sustituyendo a las actuaciones de la Administración central? ¿Quién marca dentro de esas Corporaciones las inversiones prioritarias? Pensamos que la mayoría de la población ubicada en las cunetas de la historia todavía carece de toda posibilidad de participación real en el proceso de toma de decisiones.

También nos sorprende las incoherencias del PSOE, pues, mientras estuvo en la oposición mantuvo una actitud de rechazo a la construcción de dicho enlace. Es más, el actual «premier» del Gobierno Canario sostuvo diversas reuniones con los afectados apoyándoles en sus reivindicaciones. En declaraciones a la prensa se llegó a decir reiteradamente por parte de destacados dirigentes de ese partido que en caso de ganar las elecciones jamás se consumaría el proyecto de enlace.

Pues bien, ya han ganado en el Cabildo y en el Ayuntamiento y, a finales de diciembre, serán los socialistas quienes corten las cintas de la inauguración de una autovía hecha para los intereses de la derecha más caciquil de Gran Canaria. ¡Así se escribe la historia!

## 7. NO BASTA CON TENER UN BUEN PROYECTO TECNICO

Hasta ahora, la brutalidad administrativa ha dado por válido todo aquello que esté avalado por la «tecnoestructura». Se parte casi siempre del trasnochado principio desarrollista, que en numerosas ocasiones se estrella con cuestiones tan elementales como sencillamente el sentido común. Con la ideología desarrollista, según afirma Gaviria, que parte de confundir desarrollo con crecimiento y crecimiento con expansión urbano-industrial, se considera todo esto como algo supremo e incuestionable y como un *valor secundario el suelo vegetal*.

Nada más erróneo que semejante estimación, pues, en efecto, el espacio rural (...) mucho más el espacio explotado agricolamente (...) es productor de elementos insustituibles e imprescindibles para la generalidad de las personas, tales como los alimentos, oxígeno, captación de agua, evitación de la erosión, objeto de placer estético, paisajístico y deportivo (caza y pesca) y, fundamentalmente, un medio de vida total y parcial para las poblaciones campesinas.

En un interesantísimo ensayo de Juan Antonio Fernández Ordóñez, ingeniero y profesor de la Escuela de Caminos, publicado en un prestigioso rotativo nacional<sup>23</sup> se recoge allí un conjunto de criterios muy sugerentes que para el caso que analizamos es pertinente recordar. Dice así: «La administración de Obras Públicas ha desestimado, en general, los compartimentos de la imaginación y la impresión emocional, por considerarlos exclusivamente subjetivos, en beneficio de los datos económicos y estrictamente funcionales. Y este es un prejuicio grave todavía común a muchos ingenieros, que consideran todo lo que es producto de su mente como irreal o insignificante, que solo se sienten satisfechos cuando se figuran estar apoyados en materiales y leyes independientes de su propia naturaleza, en leyes objetivas.

Este prejuicio contra lo subjetivo ha conducido a la despreocupación, al desdén por los problemas estéticos, históricos o culturales de las obras públicas, lo que ha producido en ocasiones daños irreparables. Esta mentalidad es herencia de la revolución industrial, que nos legó la tesis de la incompatibilidad entre utilidad y belleza, ante la cual los ingenieros contestaron, en términos generales, con dos actitudes: *La moralista* (el pueblo quiere nuestras obras, aunque no gusten a unos pocos estetas, porque significan el progreso, la salud y el bienestar), o bien *la puramente funcional* (la belleza de una obra reside en su utilidad).

Ambas actitudes significaron un alejamiento cada vez mayor de los ingenieros respecto a los problemas estéticos.

Pero hoy sabemos que si el menosprecio de la función conduce a exageraciones y derroches inaceptables, el menosprecio de la historia y la cultura conduce a la destrucción del arte y de la vida; que una actividad útil y hasta biológicamente necesaria, como es la ingeniería, puede y debe coordinarse con lo que podríamos llamar producción estética, y, en cualquier caso, debemos intentarlo.

Quizá sea conveniente recordar aquí los principios que nos dejó Eduardo Torroja, uno de los grandes ingenieros del funcionalismo:

- 1.- El criterio económico aislado es un mal consejero.
- 2.- La economía de primer establecimiento no tiene derecho a ser un factor decisivo.
- 3.- La resistencia de una obra de ingeniería es una condición fundamental, pero no es la finalidad única, ni siquiera la finalidad primaria.

4.- *No interesa construir obras de ingeniería que causen admiración si no producen emoción estética»*

Y con estas consideraciones ponemos punto final a nuestras reflexiones sobre el papel de la Geografía y de los geógrafos en la defensa del patrimonio espacial y paisajístico.