

VIALIDAD ARTERIAL Y CONFORMACIÓN URBANA EN EL ÁMBITO TERRITORIAL PERIFÉRICO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

En un territorio cada vez más discontinuo y polarizado, la observación de los procesos de construcción urbana y colectiva permite ahondar sobre la llamada ciudad dispersa. En este sentido, se han analizado distintas formas de organización espacial inéditas en la ciudad tradicional, vinculadas a procedimientos de urbanización en los que la movilidad rodada ha jugado un papel decisivo. Efectivamente la vialidad arterial constituye uno de los mecanismos básicos en cuanto soporte de los procesos de difusión territorial. Y describir e interpretar una parte significativa de dichos fenómenos en el ámbito periférico de Las Palmas de Gran Canaria, no solo aborda un tema fundamental en el debate disciplinar, sino que permite alcanzar un mayor conocimiento del territorio insular.

Pablo Ley Bosch

Manuel Martín Hernández

Director de la investigación

In a territory more and more discontinuous and polarized, the observation of the processes of collective and urban construction permits to deepen on the called sprawl and dispersed city. In this sense, different forms of unprecedented spatial organization in the traditional city, linked to procedures of urbanization in which the car and the mobility have played a decisive role, have been analyzed. Effectively, the arterial road constitutes one of the basic mechanisms as a support of the processes of territorial diffusion. Moreover, to describe and to interpret a significant part of that phenomenon in the outskirts of Las Palmas de Gran Canaria, not only sets out a fundamental subject in a disciplinary discussion, but permits to reach a greater knowledge of the insular territory.

INTRODUCCIÓN

El carácter de la periferia como ámbito de estudio con cualidades específicas, junto a la propia intensidad de la urbanización dispersa, inducen a considerar la aparición de pautas de organización urbana propias y pertenecientes al contexto contemporáneo. En este contexto los sistemas arteriales inducen a extender el mercado del suelo localizando actividades muy diversas con alto valor de centralidad en las afueras (Herce y Miró, 2002); además de generar un nuevo patrón de proximidades que puede actuar como configurador de localizaciones y de elementos característicos (Tombesi, 1995). Así, a partir de los nuevos niveles de movilidad alcanzados, la ciudad dispersa estaría asentada y canalizándose sobre

el territorio a partir de las propias infraestructuras viarias. Y la capacidad de éstas para dar respuesta a determinadas demandas sociales facilitadas por la motorización, va a incidir directa o indirectamente en nuevas formas de organización colectiva.

La traslación de este orden de reflexiones al ámbito geográfico insular, conlleva ciertas peculiaridades, como la adopción algo tardía de la cultura del automóvil en el medio urbano de Gran Canaria, la debilidad de los sistemas de transporte alternativos, las peculiaridades orográficas, o la aparición de nuevas centralidades periféricas sin un soporte previo suficientemente eficaz en términos de movilidad. La intensificación de los fenómenos de suburbanización, y el altísimo porcentaje de

suelo dedicado a las infraestructuras viarias en relación a otras regiones, implican una apuesta poco consciente hacia un modelo de movilidad inte-

en el entorno disperso de Las Palmas de Gran Canaria, desde la irrupción de la motorización en la década de los sesenta hasta la consolidación de la nueva red arterial. Pero no se persigue tanto una descripción del modelo de desarrollo territorial, como el análisis de los aspectos constitutivos formales y funcionales de aquellas áreas o franjas viarias que pueden comportarse a modo de ámbitos colectivos.

ESPECIFICIDAD Y ENCUADRE ANALÍTICO

Las limitaciones de los instrumentos analíticos y proyectuales tradicionalmente empleados para explicar e intervenir sobre la ciudad discontinua, han impulsado en las últimas décadas un campo de investigación vital para el desarrollo de la cultura urbana contemporánea (Eizaguirre, 2001). La necesidad de establecer una cierta especificidad metodológica ajustada al objeto de estudio y a su contexto, tiene mucho que ver con esta búsqueda.

Así, paralelamente a la reflexión teórica se han considerado una serie de muestras representativas que permiten definir aquellos rasgos constitutivos correspondientes a los fenómenos descritos (mediante el estudio de áreas como Los Tarajales, El Secadero, Almatriche, Marzagán, El Goro, etc.). A partir de descripciones particularizadas y procedimientos comparativos, se establecen e interpretan algunas pautas comunes a determinados rangos de situaciones. Dado que se consideran partes o fragmentos significativos, el análisis se efectúa fundamentalmente a aquella escala intermedia que permite adentrarse en la organización morfológica y funcional de tales áreas.

rurbana basado en el papel preponderante del transporte individualizado.

A este respecto resulta crucial indagar sobre la relación entre vialidad arterial y conformación de lo urbano



Fig. 1A: Ortofoto - Los Tarajales



Fig. 1B: Diagrama - Los Tarajales

con usos diversos entre los que predomina el componente comercial. Así, los resultados de muestras por rangos de vialidad y usos, manifiestan una serie de tendencias relativas a predominancia de actividades y fun-

Se atiende también a los atributos formales dominantes correspondientes a la organización del viario y a la disposición del espacio colectivo; y, estableciendo una correspondencia entre estos atributos y los rasgos funcionales, se definen subclases. Observando las concordancias entre organización del viario y espacio colectivo, se manifiestan otra serie de rasgos. Ello permite definir las relaciones entre ambas variables, el nivel de flexibilidad en las correspondencias, la predominancia o singularidad de las distintas subclases y su relación con los usos característicos. Pero especialmente puede verificarse la capacidad de la vialidad como aglutinador de actividades muy diversas, y su potencial como mecanismo de construcción urbana.

Además, es posible contemplar la escala del viario y la de los usos dominantes en torno a éste. Atendiendo a los agrupamientos de muestras por rangos de vialidad y escalas de uso se evidencian nuevos aspectos relativos a la importancia dimensional de las áreas, a la predominancia de distintos niveles escalares, a la influencia o versatilidad del viario en la captación de actividades, o a la variabilidad a lo largo de una misma vía.

Considerando el tipo edificatorio y la forma de parcelación se reconocen también predisposiciones relacionadas con las clasificaciones establecidas. A este respecto se detecta una incidencia mayor de las clases que de las subclases. Particularmente el rango del viario o la escala de las actividades pueden llegar a tener una relativa influencia sobre la forma de parcelación y su tamaño. Pero es más bien el uso dominante el que guarda cierta relación respecto al tipo edificatorio característico.

ciones singulares, localizaciones dominantes, relaciones funcionales y vinculación con los distintos tipos de vialidad, etc.



Fig. 3A: Ortofoto - La Atalaya

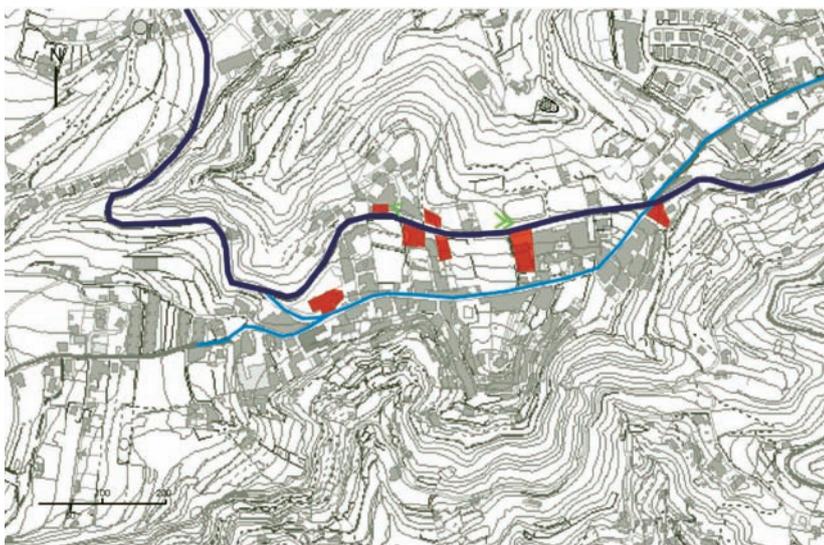


Fig. 3B: Diagrama - La Atalaya

Por otra parte y atendiendo a la temporalidad, se identifican aquellas tendencias significativas que ponen en relación el proceso de construcción física con las clasificaciones establecidas. Así, considerando el marco temporal de formación de las áreas, aparecen a grandes rasgos una serie de periodos sobre las formas de construcción urbana y la conformación del espacio colectivo. Ello permite reconocer en el tiempo la incidencia de determinados factores socioeconómicos y las disposiciones dominantes en cuanto a actividades, localizaciones, etc. Pero además, se produce una transformación cualitativa del espacio colectivo, la cual contiene varios aspectos diferenciadores respecto a las lógicas de la ciudad tradicional como la dependencia creciente de la movilidad rodada, las nuevas tendencias de localización funcional, la pérdida progresiva de la continuidad física, etc.

de habitar vinculadas a la movilidad rodada.

Las grandes vías para la movilidad rápida o las carreteras-mercado pueden constituir algunos paisajes fre-



Fig. 4A: Ortofoto - Barrera

LA IDENTIFICACIÓN DE SITUACIONES CARACTERÍSTICAS REPRESENTATIVAS

La aparición de nuevos paisajes que se repiten en el entorno de la ciudad difusa, puede ser afrontada atendiendo a la relación entre las características del espacio físico y los comportamientos sociales. Esto hace posible reconocer y describir paisajes que, en ese sentido, aparecen de manera reiterada y están ligados a la experiencia de habitar el espacio. Ello pasa por identificar la regularidad y evidencia de algunos de sus elementos, asumiendo también la presencia de otros rasgos cambiantes (Boeri, Lanzani y Marini, 1996). Su presencia reiterada permite pues, entender estas áreas de la ciudad dispersa como paisajes característicos, en los que la organización espacial está ligada a formas

cuentas; los cuales contienen diferencias entre situaciones en las que las infraestructuras más potentes adquieren mayor autonomía, frente a

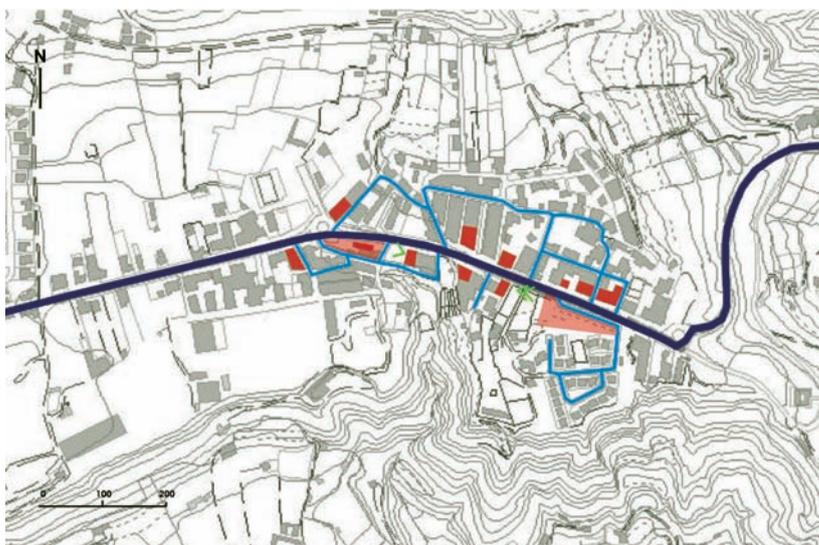


Fig. 4B: Diagrama - Barrera

El nuevo potencial figurativo que estos paisajes varios pueden ofrecer para la transformación del territorio, tiene que ver con el valor de tales situaciones en la condición contemporánea de la ciudad (Ambrosini, 2002)

aquellas otras en las que se produce una mayor hibridación con las formas de asentamiento. En cualquier caso, el nuevo potencial figurativo que estos paisajes viarios pueden ofrecer para la transformación del territorio, tiene que ver con el valor de tales situaciones en la condición contemporánea de la ciudad (Ambrosini, 2002).

Así, una vez realizado el estudio sistemático en base a las condiciones de clase, subclase y nivel, se ha establecido una clasificación pormenorizada cuya nomenclatura permite aunar los modos de información precedentes. Con ello se manifiestan algunas tendencias dominantes; pero se evidencia también la considerable heterogeneidad detectada, reflejando la riqueza derivada de la diversidad morfológica y funcional del entorno disperso de Las Palmas. Aun así, pueden identificarse una serie de situaciones características representativas en lo que se refiere a distintas formas de relación entre vialidad básica, urbanización y modos de organización del espacio colectivo dentro del ámbito considerado.

Por tanto, debido a su representatividad pueden destacarse las siguientes situaciones características:

- Situación característica A₁c: actividad dominante residencial-comercial junto a carretera, con esquema organizativo lineal / longitudinal, y usos colectivos dominantes de escala municipal-comarcal sobre viario de rango local.
- Situación característica A₃d: actividad dominante residencial-comercial junto a carretera, con esquema organizativo reticular/ longitudinal, y usos colectivos dominantes de escala municipal-comarcal sobre viario de rango comarcal.
- Situación característica C₂d: actividad dominante industrial-comercial junto a carretera, con esquema organizativo lineal / transversal, y usos colectivos dominantes de escala municipal-co-

marcal sobre viario de rango comarcal.

- Situación característica D₇e: actividad dominante industrial-comercial junto a autopista, autovía o vía rápida, con esquema organizativo ramificado / mallado, y usos colectivos dominantes de escala municipal-comarcal sobre viario de rango insular.
- Situación característica E₈f: actividad dominante comercial-ocio junto a autopista, autovía o vía rápida, con esquema organizativo ramificado / tangencial, y usos colectivos dominantes de escala insular sobre viario de rango insular.

Estas situaciones características son representativas del pequeño asentamiento residencial lineal, del núcleo de mayor dimensión asentado sobre carretera, del corredor industrial-comercial de escasa entidad también desarrollado informalmente a lo largo de una carretera, del polígono industrial organizado junto a una vía rápida, o del gran área comercial y de ocio agregada a una autopista. Hay muestras que corresponden a tales situaciones, y que en esa medida ejemplifican en el ámbito disperso de Las Palmas situaciones producidas de manera reiterada, o dotadas de especial significación.

De ese modo, estos paisajes pueden ser reconocidos como ámbitos en torno al viario, caracterizados por su organización formal, sus rasgos funcionales y escalares, además de por la presencia de algunas prácticas habitativas asociadas a ellos (hábitos sociales ligados a la residencia, al comercio, tiempo libre...). Producidos entre la lógica de la movilidad y la de la propia urbanización dispersa o del uso colectivo del espacio, tienen una presencia considerable. Algunos de ellos pasan casi desapercibidos; pero todos poseen una importancia considerable por su capacidad de participar en la construcción del paisaje viario, y de desarrollar un rol

funcional y social configurando áreas centrales de distinto nivel.

LA VIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DE LO URBANO Y LO COLECTIVO: CONCLUSIONES GENERALES

La atención a un ámbito geográfico-temporal específico permite articular la reflexión teórica con el análisis territorial, abriendo múltiples posibilidades de investigación. De hecho, los resultados obtenidos muestran cómo la conceptualización de las cuestiones esenciales, la descripción de la realidad a través del trabajo de campo y de los procedimientos de organización de la información y de representación utilizados, así como la interpretación del material elaborado, posibilita un mayor conocimiento del entorno local y sus peculiaridades. En cualquier caso, queda evidenciada la importancia que el fenómeno abordado posee, y su influencia en la configuración del paisaje y de los modos habitativos propios de la urbanización dispersa de Gran Canaria.

El automóvil ha dado forma a lo urbano y transformado sus contenidos sociales a partir de la ciudad moderna (Webber, 1992). Y la capacidad del coche para dotar de libertad de movimientos en esa "calle" moderna, ha sustituido el espacio de la estancia por un deseo de anular las represiones de la geografía (Sennett, 1978). Pero frente a la calle tradicional como elemento de identidad y lugar fuertemente asociado a la memoria de la ciudad histórica, el viario en el contexto disperso también adquiere cierto sentido para sus habitantes como elemento de referencia por su capacidad de fijar puntos o de generar sutiles formas de apropiación colectiva.

La ciudad dispersa, que a partir de los nuevos niveles de movilidad alcanzados ha asentado buena parte de sus raíces en las propias infraestructuras viarias, es en términos físicos una de las formas de expresión

más potentes de la sociedad contemporánea. A lo largo del viario arterial, la acumulación de actividades colectivas conforma ámbitos reconocibles, dando lugar a esos "grumos" tan característicos del territorio insular disperso. En tales grumos lo público y lo privado se entrelazan de una manera compleja, propiciando un sentido de lo colectivo ligado a aquellas líneas de tráfico arterial que también canalizan demandas sociales. Desde esta óptica el entorno disperso de Las Palmas muestra organizaciones espaciales inéditas en la ciudad compacta; pero no exentas de contenidos colectivos, y estrechamente ligadas a nuevas formas de disposición urbana en las que el viario ha jugado un papel decisivo. Así, la vialidad arterial como materialización física de la movilidad parece estar constituyendo uno de los mecanismos de enraizamiento, en un sentido tanto territorial como cultural, de la actual sociedad urbana.

A pesar de su debilidad constitutiva, la urbanización dispersa muestra pautas de organización urbana que le son características. Y es preciso aprender a intervenir en esa ciudad dispersa con las reglas que la conforman. Si la instrumentación tradicional resulta insuficiente, es preciso reconocer pautas propias, localizaciones y modos de asentamiento específicos, o arquitecturas adecuadas que sirvan de referencia para consolidar una cierta cultura contemporánea de la ciudad. Así, a partir de la cualidad fragmentaria de lo urbano, desde la comprensión de sus partes y modos de relación, pueden ser entendidas determinadas realidades pertenecientes a la ciudad contemporánea: reconocer a escala intermedia una serie de "situaciones-tipo" propias de la ciudad dispersa, e identificar algunas pautas entre vialidad y construcción colectiva que permitan adentrarse en la descripción e interpretación de lo urbano.

Frente a la calle tradicional como elemento de identidad y lugar fuertemente asociado a la memoria de la ciudad histórica, el viario en el contexto disperso también adquiere cierto sentido para sus habitantes como elemento de referencia por su capacidad de fijar puntos o de generar sutiles formas de apropiación colectiva

BIBLIOGRAFÍA

- Ambrosini, G. (2002): *Strade e Paesaggi*. Torino, Celid.
- Boeri, S., Lanzani, A., Marini, E. (1996): *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*. Milano, ASC.
- Eizaguirre, X. (2001): *La construcción del territorio disperso: talleres de reflexión sobre la forma difusa*. Barcelona, UPC.
- Font, A. (1999): *La construcció del territori metropolità: morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*. Barcelona, AMB.
- Herce, M., Miró, J. (2002): *El soporte infraestructural de la ciudad*. Barcelona, UPC.
- Quintana, A. (1998): "Industria", en *Gran Canaria Siglo XXI: Diagnóstico de situación*. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, págs. 613-652.
- Sennett, R. (1978): *El declive del hombre público*. Barcelona, Península.
- Tombesi, P. (1995): "Repensando la movilidad y la centralidad urbanas", en *Cartas Urbanas*, núm. 4, págs. 98-133.
- Webber, M. (1992): "The joys of automobility", en Wachs, M. y Crawford, M. (eds.), *The car and the city: the automobile, the built environment and daily urban life*. Ann Arbor, University of Michigan Press, págs. 274-284.

BIOGRAFÍA

PABLO LEY BOSCH es Doctor Arquitecto y Master en Planeamiento Urbano por la ULPGC. Profesor de Urbanística en la ETS de Arquitectura de Las Palmas dentro del Departamento de Arte, Ciudad y Territorio, y profesor visitante en la Universidad Metropolitana de Caracas. Ha trabajado en varias líneas de investigación referidas a cuestiones como el territorio litoral, el espacio turístico y el paisaje; o el análisis y transformación de la ciudad contemporánea, así como los fenómenos de dispersión urbana (tema sobre el que ha desarrollado su tesis doctoral). Es autor de diversos trabajos en medios especializados, habiendo publicado libros como *Waterfronts* (1999), o *La construcción del espacio turístico* (2002).

E-mail: pley@dact.ulpgc.es

Patrocinador de esta investigación:

BELEYMA