

FORMAS Y PROCESOS DE CRECIMIENTO URBANO EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Gerardo Delgado AGUIAR¹

RESUMO: En esta comunicación estudiamos algunas de las características que muestran las urbanizaciones marginales en Las Palmas de Gran Canaria. Una formación socioeconómica desigual y peculiar resultó una estructura urbana heterogénea y rasgos de la dependencia.

PALABRAS-CLAVES: Autoconstrucción. Urbanizaciones marginales.

Introducción

Las urbanizaciones marginales, como proceso urbano presente en la mayoría de las ciudades, no son una manifestación reciente. Al contrario, responden a un proceso complejo y concreto propio del crecimiento de las ciudades posindustriales de finales del siglo XIX.

Se trata, fundamentalmente, de espacios contruidos en las periferias de los núcleos urbanos antiguos, que poseen características singulares:

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

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

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

D) Se han convertido en conjuntos revalorizadores del territorio, creando plusvalías que suponen, en definitiva, "[...] el modo óptimo de utilizar un contingente menor de la residencia proletaria que ni debilite la demanda sobre el respectivo mercado institucionalizado, ni comprometa rígidamente la manipulación futura de las áreas sobre las que se introduce." (DE SOLÁ MORALES, 1974, p.378).

Nuestra comunicación plantea, por tanto, estudiar aquellos aspectos significativos del crecimiento de estos conjuntos urbanos marginales en la periferia de la ciudad de Las Palmas, pues no sólo adquieren una dimensión compleja, sino que también

¹ULPG - Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Facultad de Geografía e Historia. Departamento de Geografía. Las Palmas de Gran Canaria - Gran Canaria - España. 35001-gdelgado@dgeo.ulpgc.es

repercuten notoriamente en la estructura urbana de aquélla, integrándose en la ciudad convencional (DE SOLÁ MORALES, 1974).

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

Sin embargo, el elemento distintivo del fenómeno de urbanización marginal en Las Palmas es que éste no se ha desarrollado en un espacio industrializado como así ha sucedido en algunas ciudades europeas o americanas (Estados Unidos) y sí, en cambio, como en las sociedades capitalista no industrializadas del centro y sur de América, sin que llegue, por otra parte, a presentar las características del "*squatter*", ya que la adquisición de la tierra por la clase trabajadora de las Islas se efectúa mediante la compra -a bajo precio- de las parcelas de barrios de urbanización marginal y al margen del planeamiento (GARCÍA HERRERA, 1989).

Rasgos y características del crecimiento urbano

Tal y como ya hemos apuntado anteriormente, la ciudad de Las Palmas es un ejemplo más de las ciudades posindustriales que han crecido al abrigo del capitalismo en sociedades con estructuras económicas típicamente no industriales.

En efecto, la consolidación del primigenio asentamiento (1478) en torno a la desembocadura del barranco Guiniguada y su posterior expansión durante los siglos XVI, XVII y XVIII se debió al desarrollo de una actividad comercial que se sustentaba en la peculiar condición geográfica insular como punto de escala en el derrotero de los barcos veleros que hacían el trayecto desde los puertos europeos (España, Portugal, Inglaterra, Holanda,...) hasta América. En este sentido, podemos afirmar que es una realidad que se manifiesta igualmente en otras partes del Archipiélago como en Santa Cruz de Tenerife y otros puntos de Canarias que, posteriormente, perdieron su protagonismo (La Orotava, Garachico en Tenerife) para pasar a depender de los núcleos capitalinos en formación. Del mismo modo, esta situación se refleja, en menor medida, en otros archipiélagos próximos como el de Madeira (Funchal).

En estos primeros cuatro siglos ya se advierten en la ciudad los primeros indicios de áreas marginales. En los límites con el casco antiguo, en la zona conocida como los riscos (San Nicolás, San Juan), encontramos algunas viviendas autoconstruidas adaptadas a cuevas naturales y en escarpes lejos de la pequeña vega en la que se asentaba el núcleo histórico y señorial de Vegueta.

Ya en el siglo XIX la función comercial de la ciudad se consolidó una vez que se decidió construir un puerto de gran magnitud que fuera la alternativa segura al antiguo muelle de Las Palmas, continuamente castigado por los agentes geomórficos naturales, a la vez que su desafortunada localización le dejaba desprotegido de los temporales del este y sureste que con relativa frecuencia azotaban las costas del levante insular.

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

Alrededor del puerto fue apareciendo un importante asentamiento de población, constituido por inmigrantes del interior de Gran Canaria, de Lanzarote y Fuerteventura y que con el tiempo se convertiría en el segundo núcleo urbano de la ciudad. Efectivamente, la ciudad presentaba hacia 1915 dos áreas de crecimiento: en primer lugar el espacio urbanizado del casco antiguo de Vegueta-Triana, junto al barranco, limitado por el mar y los riscos, con un apéndice urbanizado que se prolonga hasta los Arenales y, en segundo lugar, el Puerto que ocupa todo el istmo de Guanarteme.

Precisamente esta bipolaridad en el crecimiento de la ciudad fue el obstáculo que detuvo el planeamiento propuesto por el arquitecto Laureano Arroyo a finales de siglo para la ciudad, que no tuvo el acierto, por otra parte, de ofrecer una alternativa eficaz y sugerente. Al contrario, propuso aplicar en su máxima expresión los presupuestos del ensanche. Desde ese instante todo el espacio desocupado, pero potencialmente urbanizable, se vio inmerso en una práctica de compra-venta de suelo de carácter especulativo al que solamente tenían acceso una pequeña parte de la población, la burguesía vinculada a los negocios portuarios. No obstante, otro grupo menos numeroso, pero destacado, de la nobleza (terratenientes y rentistas agrícolas) adquiere un gran volumen de lotes de suelo calificables de urbanizables que proceden de las desamortizaciones del siglo XIX (Mendizábal y Madoz) y que afectó a tierras -baldías y realengas- del Estado (GARCÍA HERRERA, 1989).

El contingente de población de la ciudad para el año 1945 era de 138.441 habitantes, muy por encima de la cifra de 1883 que marcaba unos 20.756 habitantes. Este proceso de crecimiento poblacional se debió principalmente al aporte de población

inmigrante. También, paralelamente, hay un incremento importante en la superficie urbana, que pasa de las 94 has de 1883 a las 533 has de 1945 (MARTÍN GALÁN, 1984).

Sin embargo, esta concentración humana no tuvo la misma respuesta en la edificación de viviendas, pues no se contempló ninguna política de alojamiento que tuviera como fin dar acogida a una demanda en aumento, cuya composición social nos revela que eran obreros y personas no cualificadas que cautivados por la pujanza del comercio y negocio portuario trataban de insertarse en la estructura social urbana de Las Palmas. Ante la imperiosa necesidad de comprar viviendas, el mercado del suelo creció considerablemente y tan sólo un pequeño grupo de familias pudieron adquirir solares -a bajo precio- para la autoconstrucción. Así sucedió con el barrio de La Isleta en las dos primeras décadas de este siglo. Otras familias se ubicaron en las inmediaciones de los Riscos, contribuyendo a la expansión de esta primera área suburbana (San José, San Roque), siguiendo el cauce del barranco Guiniguada. Las diferentes instituciones públicas no actuaron de forma contundente para desviar el sentido de estas actuaciones especulativas, jugando, por el contrario, un papel ciertamente de intermediario en estos procesos.

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

La inexistencia de unas directrices claras en lo que respecta a la construcción de la ciudad permitió la diseminación de urbanizaciones y polígonos de viviendas entre 1946 y 1950 promovidas por el Estado. Surgen, así, las barriadas en la zona alta de la ciudad: "García Escámez" en Escaleritas y "General Franco" en Schamman; asimismo, en otros puntos del interior de la ciudad. De esta forma se intentó dar salida al problema de la vivienda (DELGADO, 1995), ocupándose una serie de parcelas que iban a conformar el primer cinturón urbano de la ciudad, pues el litoral ya no ofrecía nuevos espacios. Solamente invadiendo el mar se pudo obtener a finales de los años sesenta nuevos terrenos para urbanizar, tal y como apuntaban el Plan Parcial de Ciudad del Mar de 1963 y el Plan Parcial de la Avenida Marítima del Norte de 1965, que dieron paso a las construcciones de viviendas en conjunto de bloques y marcaron la fachada marítima por su disposición volumétrica de gran altura.

La explosión demográfica de la ciudad, provocada por el aporte de inmigrantes poco cualificados (jornaleros-agrícolas) que acuden alentados por el desarrollo del sector

terciario (construcción y servicios) fue inducida por la implantación de la actividad turística en la ciudad (DÍAZ HERNÁNDEZ, 1990); así como por el alto índice de natalidad. Esta expansión inusitada proyectó sobre la ciudad un contingente considerable de población que demandaba más viviendas.

Las urbanizaciones marginales

Esta situación determinó dos tipos de improntas perceptibles en la trama urbana:

a) La proliferación de barriadas o polígonos de viviendas protegidas entre 1958 y 1975, mayormente de protección oficial (CASARIEGO RAMÍREZ, 1987), que continuarán extendiéndose hacia el sur, pero sin alcanzar la dinámica de antaño, traspasando los límites que marcan el paso al municipio de Telde (Jinámar, en 1978). Generalmente son de promoción oficial, mixta o privada, de pobre diseño, escasa superficie disponible y poca calidad de los materiales empleados en la construcción que reducen los costes de la misma.

b) La agudización de los procesos de urbanización marginal que aparecerán con mayor vigor en torno a este frente de barriadas. Estos suburbios marginales se intercalan precisamente en el área de expansión de la ciudad, derramándose en todas direcciones hacia otros municipios, conformándose, de esta forma, una incipiente área metropolitana diversa e irregular que comienza a absorber otros núcleos urbanos. Sin duda, esta circunstancia se está reflejando en la estructura urbana de Las Palmas y en un futuro inmediato distorsionará aún más el crecimiento de la ciudad, generando fuertes desajustes sociales. También detectamos junto o próximas a estas áreas algunas ocupaciones ilegales de suelo que reflejan típicas formas de chabolismo.

La ciudad de Las Palmas se manifiesta en esta última década con una morfología caótica, heterodoxa, una acentuada carencia de equipamientos colectivos y una infraestructura desigual; hallándose profundamente marcada por la fusión de capitales financieros e inmobiliarios que intervienen agresivamente en el mercado del suelo y la promoción de viviendas (LOJKINE, 1973), fomentando rentas diferenciales propias del capitalismo:

[...] donde no hay extensión de infraestructuras exteriores que valoricen las coronas externas ni hay operaciones de reestructuración interior que provoquen nuevas rentas diferenciales, la presión periférica de las Urbanizaciones Marginales puede resultar decisiva para mantener en expansión el mecanismo de formación y explotación capitalista de las plusvalías. (DE SOLÁ MORALES, 1974, p.377).

Como señala HARVEY (1979. p.189): "La renta diferencial cobra significado en un espacio relativo que está estructurado por diferencias de capacidad productivas en

diferentes emplazamientos y que está espacialmente estructurado a través de relaciones de costos de transporte.”

Para el caso de Las Palmas de Gran Canaria, y en general para las Islas donde estos costes de transportes adquieren una especial trascendencia, esta renta diferencial ha provocado una evidente aceleración en esta última década de los procesos de autoconstrucción como formas de alojamiento barato que posibilita el acceso de un sector amplio de la población a una vivienda sin la presión de los sistemas de financiación (plazos, intereses, ...): “[...] con la peculiaridad de que el terreno se pague a plazos y de que el usuario construya según sus posibilidades económicas [...]” y, fundamentalmente, “[...] facilita la acumulación ya que el tiempo que tarda el dinero en regresar a la circulación del capital se reduce.” (GARCÍA HERRERA, 1989, p.185).

En la ciudad hay una serie de núcleos de urbanización marginal que han tenido una diferente evolución en el tiempo y en el espacio, alterando consecuentemente el plano de la ciudad desde el siglo XIX y constantes mutaciones en su fisonomía (MARTÍN GALÁN, 1984).

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

a) En primer lugar, aparecen aquellos conjuntos que se encuentran inscritos en el tejido urbano de la ciudad. Así, junto a los Riscos que en palabras de Cáceres Morales (1980, p.112) conforman auténticos quistes que “[...] desde el punto de vista del deterioro social y del tejido urbano interior, constituyen todavía importantes problemas a resolver -o a no resolver- dentro de la ciudad [...]”, tenemos otras urbanizaciones como las de Mata, Don Zoilo y Las Coloradas.

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

AGUIAR, G. D. Las Palmas de Gran Canaria (Spain): patterns and processes of urban increase. **Temas em Administração Pública**, Araraquara, v.1, n.1, 2007.

ABSTRACT: *In this paper we study some of the characteristics show the marginal housing estates in the city of Las Palmas de Gran Canaria. The economy and social formation enequal and peculiar has the effect an urban structure heterogeneous and feature of dependency.*

KEYWORDS: *Self-building. Marginal housing states.*

RÉSUMÉ: *Dans cette communication nous étudions quelques caractéristiques des urbanisations marginales dans la ville de Las Palmas de la Grande Canarie. La formation social et économique différente et particulière a construit une structure urbaine hétérogène avec des caractéristiques de dépendance.*

MOTS-CLÉS: *Urbanisations marginales. L'autoconstruction. Las Palmas de la Grande Canarie (Iles Canaries).*

REFERENCIAS

CÁCERES MORALES, E. **La formación urbana de Las Palmas.** Las Palmas de Gran Canaria : Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 1980. (Materiales de trabajo, 5).

CASARIEGO RAMÍREZ, J. **Las Palmas.** Dependencia, marginalidad y autoconstrucción. Madrid: Instituto de Estudios de la Administración Local, 1987.

DELGADO AGUIAR, G.; GONZÁLEZ MORALES, A. **La vivienda en Las Palmas de Gran Canaria** Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1995.

DE SOLÁ MORALES RUBIO, M. La urbanización marginal y la formación de plusvalía del suelo. **Papers**, Barcelona, n. 3, p.365-380, 1974.

DÍAZ HERNÁNDEZ, R. **Orígen geográfico de la actual población de Las Palmas de Gran Canaria.** Las Palmas de Gran Canaria : Centro de Investigación Económica y Social de La Caja Insular de Ahorros de Canarias, 1990. (Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, 17).

GARCÍA HERRERA, L.M. **Propiedad del suelo en Santa Cruz de Tenerife.** La Laguna : Universidad, 1989.

GARCÍA HERRERA, L.M.; PULIDO MAÑES, T. Los procesos de crecimiento urbano en la periferia de Santa Cruz de Tenerife. **Ciudad y Territorio**, Madrid, n. 53, p.25-45, 1982.

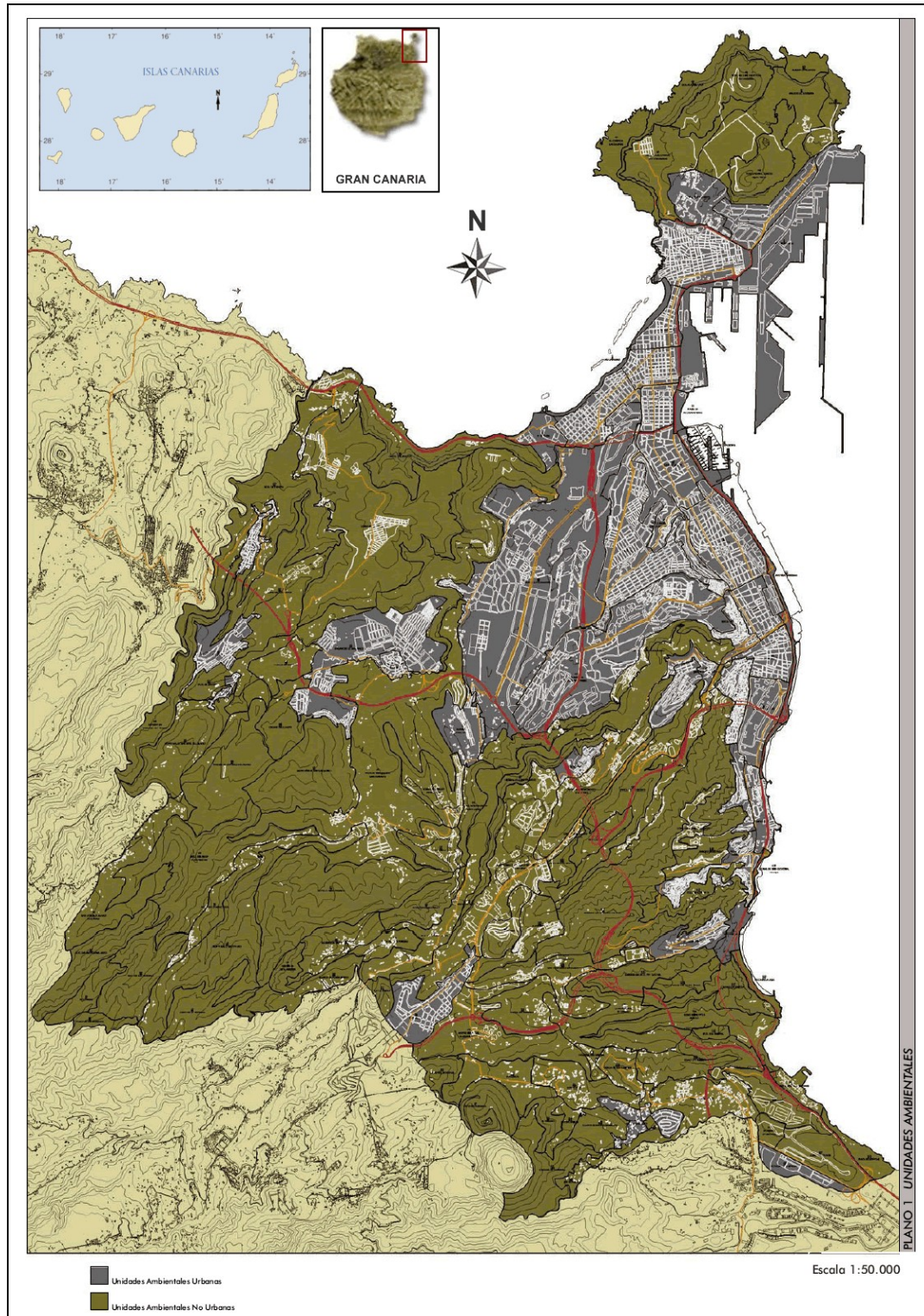
HARVEY, D. **Urbanismo y desigualdad social.** Madrid: Siglo XXI editores, 1979.

LOJKINE, J. Existe una renta del suelo urbano? **Economía Política**, México D.F., n.3-4, p.101-108, 1973.

MARTÍN GALÁN, F. **La formación de Las Palmas:** ciudad y puerto Las Palmas de Gran Canaria: Junta del Puerto de La Luz y Las Palmas, 1984.

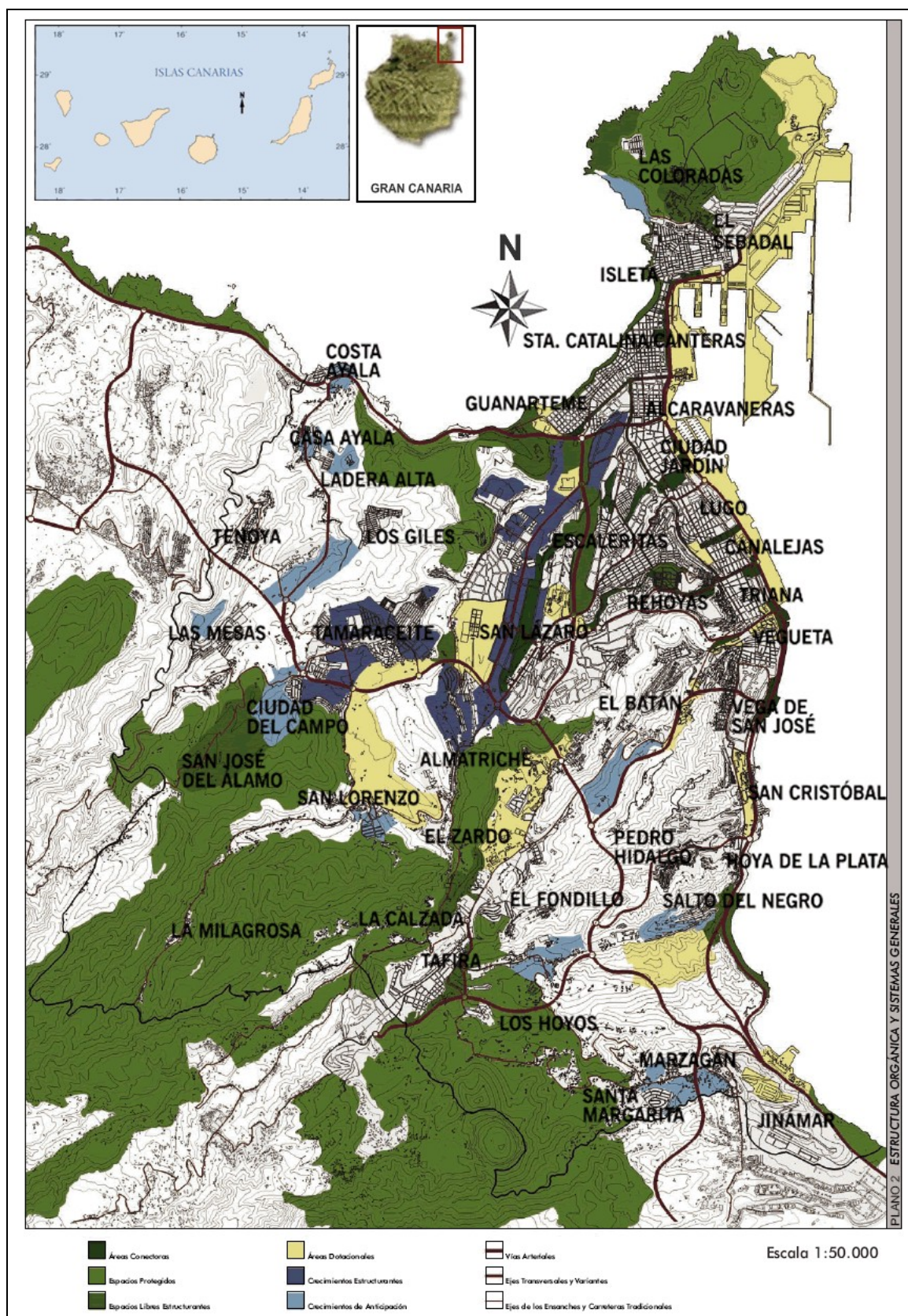
ANEXOS

ANEXO A – Las Palmas de Gran Canaria: área urbana



Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas de Gran Canaria (2001).

ANEXO B - Las Palmas de Gran Canaria: plano urbano



Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas de Gran Canaria (2001).