Investigaciones Geográficas, nº 41 (2006) pp. 105-119
ISSN: 0213-4691

Instituto Universitario de Geografía
Universidad de Alicante

EL ESPACIO LITORAL Y LA CIUDAD. RELACIONES TERRITORIALES EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Carmen Ginés de la Nuez
Departamento de Geografía. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Santiago Hernández Torres
Sociedad Municipal de Gestión Urbanística, S.A. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
Departamento de Geografía. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

RESUMEN

El comienzo del siglo XXI constituye una etapa con profundas transformaciones en el espacio urbano situado en el litoral de Las Palmas de Gran Canaria. En este entorno costero se han producido múltiples acontecimientos sociales y económicos a lo largo del siglo XX. Desde la ciencia geográfica se observan con gran interés estos aspectos del funcionamiento de la ciudad, dadas sus implicaciones medioambientales, demográficas, económicas y culturales. Se analiza la aparición de un nuevo territorio, a través de la figura de los grandes proyectos urbanos y la planificación pública. En este discurso, se valora la experiencia de esta ciudad en las estrategias de rehabilitación del espacio urbano y el litoral.

Palabras clave: revitalización urbana, ordenación del territorio, Las Palmas de Gran Canaria.

RÉSUMÉ

Le commencement du XXI^{éme} siècle est une période des profundes transformatiòns dans l'espace urbain situé dans le littoral de Las Palmas de Gran Canaria. Dans etendroit de la cóte il se sont produit beancoup de phínomènes sociaux et économiquest out au long du XX^{éme} siècle. Dès la science de la géographie, on observe, avec beancoup d'intérêt ces phénomines du fonctionnement de la cité, ses conséquences écologiques, démographiques, économiques et culturelles. On analyse l'áparítion d'un nouveau territoire grâce à la figure des grands proyects urbains et grâce, aussi, à la planification publique. Dans ce discours on évalue l'expérience de cette cité en ce gui concerne aux stratégies dé réhabilitation de l'espace urbain et du littoral.

Mots clé: revitalistion urbain, aménagement du territoire, Las Palmas de Gran Canaria.

Fecha de recepción: 13 de septiembre de 2006. **Fecha de aceptación:** 24 de mayo de 2007.

Las grandes transformaciones demográficas, urbanas, económicas, fisonómicas, etc. en los últimos cincuenta o sesenta años invitan a reflexionar sobre las relaciones que se han establecido entre los espacios urbanos en Las Palmas de Gran Canaria. El crecimiento moderno de la ciudad lo ha hecho al margen de su litoral, no ha establecido un diálogo fluido con el mar, e incluso, en ocasiones, lo ha ignorado. Ahora, las relaciones urbanas, las nuevas ideas de relanzamiento económico, e incluso la revalorización de los conceptos de paisaje costero o calidad de vida urbana han hecho reconsiderar esa relación con el frente marítimo.

En este hecho han intervenido, por una parte, la aparición de nuevos modelos territoriales emanados de un prolijo planeamiento local, insular y regional; por otra, un cambio en la política urbanística local, que de un período de planificación basado en actos administrativos (*a golpe* de licencia) se pasó a otro centrado en los procesos urbanos y una planificación más dedicada a la estructura física y socioeconómica para dar lugar a otra etapa de modelo de gestión urbana en la que es característica el papel del mercado. Interviene también una nueva consideración de la competitividad de las ciudades, de la redefinición de su función urbana y el desarrollo de estrategias de recualificación y proyección del espacio urbano con la finalidad de buscar nuevos hitos de referencia de la ciudad.

La complejidad de relaciones, en especial las que se establecen entre el espacio litoral y la ciudad desde la década de los noventa del siglo pasado constituye uno de los paradigmas que despiertan mayor interés en la discusión de los grandes territorios urbanos. La extrema diversidad y complejidad de los procesos funcionales y geográficos se manifiestan en un sinfín de situaciones paisajísticas, cada una de ellas generadora de interpretaciones de diverso signo: ecologista, social, económico, cultural, político, etc.

En este contexto teórico y conceptual se pretende abordar la interpretación de una aglomeración urbana de 100,5 km^2 de superficie que acoge a más de 350.000 habitantes y que mantiene con sus 45 km de costa un complejo diálogo, insistiendo en los principales mecanismos impulsores de ese contraste de relaciones y su plasmación en la organización territorial de este ámbito.

La fundación de la ciudad a finales del siglo XV inició una simbiosis con el mar, cuyo transcurso en el tiempo experimentó acontecimientos relevantes en su memoria histórica, que fueron desde la actividad naval y pesquera hasta la comercial, desde la configuración de la trama urbana hasta los conflictos pirático-militares. No obstante, ha sido durante la segunda mitad del siglo XX cuando la confrontación con el mar ha sufrido episodios de una relevancia geográfica especialmente prolífica (Herrera, 1984 y Martín, 1984). Veamos una síntesis de esta cuestión.

1. Una aproximación al entorno costero de Las Palmas de Gran Canaria

El territorio sobre el que hoy se asienta la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria inició su construcción desde los primeros estadios de formación geológica de la Isla, en el Mio-Plioceno. Desde entonces, la evolución del relieve y su modelado han definido una sucesión de escenarios físicos en el que las formaciones de imponentes acantilados sedimentarios (El Rincón y La Laja) coexisten con las playas de arena organógenas, vestigios del antiguo campo dunar del Istmo de Guanarteme —sobre el que se asienta la ciudad— (Las Canteras y Alcaravaneras). La abrupta línea del conjunto volcánico de La Isleta participa del territorio municipal junto con playas de arena gris regeneradas artificialmente (La Laja y Jinámar) y las plataformas rocosas de San Cristóbal y El Confital que perviven con la transformación artificial del Puerto de La Luz y la escollera del frente marítimo oriental.

Estas condiciones medioambientales no están exentas de singularidades, en cierto modo, sorprendentes para el destacado desarrollo de la ciudad y su extremado dinamismo. Entre ellas, la playa de Las Canteras (Lugar de Interés Comunitario por sus hábitats botánicos y faunísticos), el acantilado del Rincón (interés geomorfológico de primer orden por permitir la observación de estratos geológicos representativos de la mayoría de los episodios de formación de Gran Canaria), la orla costera de La Isleta (conjunto volcánico cuaternario y Paisaje Protegido) o el entorno litoral de Jinámar (presencia de un ecosistema con una especie endémica local y Sitio de Interés Científico) son hitos fundamentales en la definición de la calidad medioambiental costera del municipio.

El desarrollo espacial coexiste en el municipio con el área turística de Las Canteras, cuyo funcionamiento ha generado una especialización de la trama urbana de los barrios de Santa Catalina y Guanarteme claramente definidos en el paisaje de la ciudad, condicionando el propio tratamiento y apropiación del territorio por parte de los distintos agentes sociales y económicos. La presencia y disposición del conjunto hotelero, la confrontación de la calidad paisajística con el desarrollo de la trama urbana, la transformación inmobiliaria reciente, la especialización funcional de la zona en concepto del ocio y el esparcimiento, así como el específico dinamismo de las actividades económicas de dichos barrios, convergen en un centro neurálgico de la ciudad que demuestra su estrecha vinculación con el litoral.

En el frente costero oriental está el recinto del Puerto de La Luz y de Las Palmas, su función como infraestructura de alcance internacional y como enclave básico en las comunicaciones marítimas del Atlántico norteafricano, lo ha convertido en un componente básico en la comprensión de la urbe y su proyección exterior.

El crecimiento superficial del puerto ha sido constante, tanto a lo largo del litoral como hacia el mar, incluyendo las nuevas expansiones septentrionales en contacto con el Paisaje Protegido de La Isleta. En este sentido, cada uno de esos episodios de ampliación o de reorganización interna portuaria han coincido con procesos de discusión e interpretación entre la administración portuaria, la regional-insular y la local; y entre éstas y los agentes que intervienen en su relación con la ciudad.

La trama residencial-comercial de un buen número de barrios coincide, también, con el recorrido litoral de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Su manifestación tipológica y paisajística se revela como un mosaico urbano, en el que su origen histórico, su esencia socio-demográfica, su participación en la estructura económica de la ciudad, su bagaje dotacional, su densidad edificatoria o su contexto estratégico condicionan la conexión que mantienen con la orla costera.

Dicha trama aparece complementada por formaciones dotacionales que en su desarrollo espacial aportan un grado de especialización más o menos apreciable al entorno urbano; circunstancia que evoluciona hacia relaciones territoriales con el litoral, definitorias del comportamiento de la ciudad. El centro administrativo de Venegas, el complejo sanitario de la Vega de San José, el foco plurifuncional de la desembocadura del Guiniguada o el área de ocio del Rincón constituyen muestras interesantes de este aspecto, en el que la distribución de los accesos viarios, la concentración de usuarios o las inercias con respecto a ciertas actividades económicas representan aspectos funcionales de necesaria interpretación.

Los ejes estructurantes de este ámbito inmediato al mar, las autovías del Sur y del Norte y la nueva circunvalación han marcado el ensamblaje de las unidades anteriores, incorporando un conjunto de condicionantes de la actividad urbana. Éstos se manifiestan tanto desde la perspectiva de su papel fundamental en el entramado de toda la ciudad y el área metropolitana como desde el desequilibrio ocasionado por su saturación funcional y el efecto barrera de la autovía marítima, en desacuerdo con las tendencias del contacto público con el mar.

En definitiva, el espacio litoral de Las Palmas de Gran Canaria presenta aspectos comunes con las grandes ciudades costeras del país, pero también se dota de una idiosincrasia propia, cuya comprensión en un contexto urbano global, trasciende a la escala insular, resulta imprescindible en el proceso de formulación de las estrategias territoriales. Entendemos que esta percepción de la identidad constituye un reto importante por parte de la administración, la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico en el escenario aparentemente dominante del desarrollo sostenible.

Veamos este carácter singular a partir de una serie de cuestiones de gran calado desde el entendimiento del análisis geográfico.

2. El paradigma del litoral como espacio de ocio y esparcimiento

El desarrollo reciente de la ciudad, como sistema dinámico en constante transformación de los mecanismos estratégicos que definen su esencia, ha estado protagonizado por la definición del espacio litoral como soporte de nuevas necesidades en el campo del ocio y el esparcimiento.

La conciencia sobre la degradación del paisaje urbano, la búsqueda de solución a la crisis del espacio turístico capitalino y las estrategias políticas locales convergen en una reformulación «urbanística» del aprovechamiento del litoral, discutiendo la relativa pasividad de la planificación y gestión pública del territorio reinante.

Incluso, desde la perspectiva de las actividades sociales y económicas, se ha llegado a catalogar como el capítulo territorial que «*mayores cambios y transformaciones ha producido en el espacio natural y cultural del litoral*» (Barragán, 1993: 89); si bien, no debemos olvidar en el caso de Las Palmas de Gran Canaria la incidencia que ha aportado el desarrollo del Puerto de La Luz.

El resultado más evidente lo asociamos globalmente al importante cambio sufrido por el mapa paisajístico del litoral capitalino. No obstante, la lectura estratégica evidencia no sólo la continuidad de este proceso, sino su intensificación con la más que probable incorporación de piezas espaciales de gran calado en esta función (Parque Marítimo del Confital, Parque de la Música del Rincón, Parque Natural de La Isleta, Frente Marítimo de Levante o el Parque Marítimo de Jinámar).

La puesta en escena de estas unidades de actuación completaría a corto y medio plazo, un sistema territorial que multiplica la oferta actualmente existente en algo más de 150 Has excluyendo el indefinido Frente Marítimo de Levante (PGMO[1] 2000), sobre todo, en el entorno de La Isleta-Las Canteras-El Rincón. Sin embargo, si es positiva esta circunstancia, interesa mucho más el salto cualitativo que sufrirían las relaciones entre la ciudad y el litoral conforme se vaya desarrollando el nuevo aprovechamiento de dicho sistema.

Las inercias territoriales generadas por el ocio y el esparcimiento tienen un gran volumen cuantitativo y están relacionadas con la concentración de residentes, turistas y empresas de servicios que se manifestará en los números de la estructura social y económica; con la intensificación de los accesos hacia el litoral desde el resto de la ciudad y de la Isla que tendrá consecuencias sobre la red viaria consideradas imprevisibles pese al esfuerzo de valoración y tratamiento ejercicio por el planeamiento territorial; con la posible reformulación del conjunto construido en el espacio urbano colindante; e, incluso, la cualidad del desarrollo sostenible y la percepción del paisaje por parte de los agentes que intervienen en el territorio.

1 Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.

En todo este escenario dinámico, llama la atención la probable aparición de un nuevo concepto de competencia entre zonas de ocio y esparcimiento en la misma ciudad, que se añadirá al ya existente entre ésta y otros espacios urbanos litorales, por ejemplo en relación al mercado turístico internacional.

Dicha cuestión se traslada ya en nuestros días a determinados capítulos económicos e inmobiliarios que juegan un papel reseñable en el funcionamiento de Las Palmas de Gran Canaria. En efecto, salvo condicionantes específicos, cuesta elegir entre disfrutar del ocio en el entorno de El Rincón-Centro Comercial Las Arenas o en el de Santa Catalina-Centro Comercial El Muelle, o entre algunos de estos y los del resto de la capital; cuesta seleccionar la mejor zona para residir o comprar una vivienda entre las anteriores zonas, o entre éstas y La Isleta, etc.

En el apartado medioambiental, la simbiosis entre estos dos entes territoriales (ciudad y litoral) no deja indiferente a nadie. Ya comentamos con anterioridad la valía de la franja costera desde el punto de vista paisajístico, geomorfológico, biótico, etc. Estas cualidades trascienden el ámbito del interés científico para situarse como ingrediente fundamental de la esencia que define el territorio de Las Palmas de Gran Canaria. En este sentido, «*el paisaje muestra la cultura territorial y la capacitación técnica de una sociedad, en el pasado y actualmente, de la misma forma que la apariencia de una vivienda o una habitación reflejan los comportamientos de la familia o la persona que la ocupa*» (Zoido, 2003: 1).

La consolidación del ocio y el esparcimiento en el litoral de la ciudad se entronca plenamente en el proceso de modelado de la percepción en la sociedad no científica sobre el paisaje y el medio ambiente capitalino, como objeto básico de la integración del desarrollo sostenible en el complejo funcionamiento de la ciudad.

El planeamiento municipal, insular y regional del territorio ha venido asumiendo como requisito clave de los modelos de ordenación el contacto con el paisaje litoral más allá del simple aparato normativo con filosofía restrictiva. La educación ambiental, la promoción del acceso a las cualidades medioambientales y la coherencia de la discusión social sobre el uso equilibrado del litoral ya presentan algunas experiencias constructivas que, entendemos debieran ser objeto de una intensificación y renovación por parte de la administración pública como agente que normalmente dispone de la información y las herramientas necesarias para ello.

Esta circunstancia se traslada al campo de la oferta de la ciudad como destino turístico dado que «*la atención al paisaje y al entorno se entiende pues como fundamentos de la competitividad turística de los destinos del litoral desde dos vertientes: a) la gestión ambiental del núcleo turístico, entendido como producto global; tema que afecta a la calidad de las aguas, el paisaje, la eliminación de residuos, el ruido, etc.. b) La restauración de las áreas afectadas por procesos de degradación y la protección de los recursos naturales y culturales*» (Fernando, 1997: 103).

Una cuestión que nos queda clara en esta relación ciudad-litoral es que no resulta compatible con la concepción de esta franja como museos territoriales de acceso restringido, atendiendo a una serie de singularidades específicas. En las condiciones actuales de interpretación del territorio por parte del conjunto de la sociedad, el ámbito ocupado por Las Palmas de Gran Canaria no puede permitirse el lujo de estos recintos cerrados.

3. La ciudad y el puerto. Algunas referencias sobre una relación «intensa»

El mismo espacio costero al que se anexaba la ciudad de finales del siglo XIX acogió la construcción del Puerto de La Luz que progresivamente fue constituyéndose en una entidad territorial con capacidad para definir el paisaje litoral de Las Palmas de Gran Canaria. Este

Siguiente

razonamiento tiene que ver con la complejidad adquirida por su papel como puerto base de un tráfico marítimo intenso en el Atlántico Medio, alimentado por una compleja red de relaciones con Europa, África y América.

La flota pesquera, que faenaba en el cercano caladero canario-sahariano ha tenido una importancia fundamental en el tejido urbano, al igual que el tráfico comercial y de servicios; ambas participaban del proceso de consolidación de la urbe como territorio con un desarrollo económico y social muy vinculado a los avatares de este recinto. Precisamente, las mismas relaciones entre la ciudad y el puerto que en su momento estimularon esa identidad, han motivado durante las últimas décadas su transformación hacia una nueva especialización de su trama, en favor de una paisaje turístico y terciarizado; este proceso aún hoy continúa con intensa discusión entre los agentes sociales y económicos.

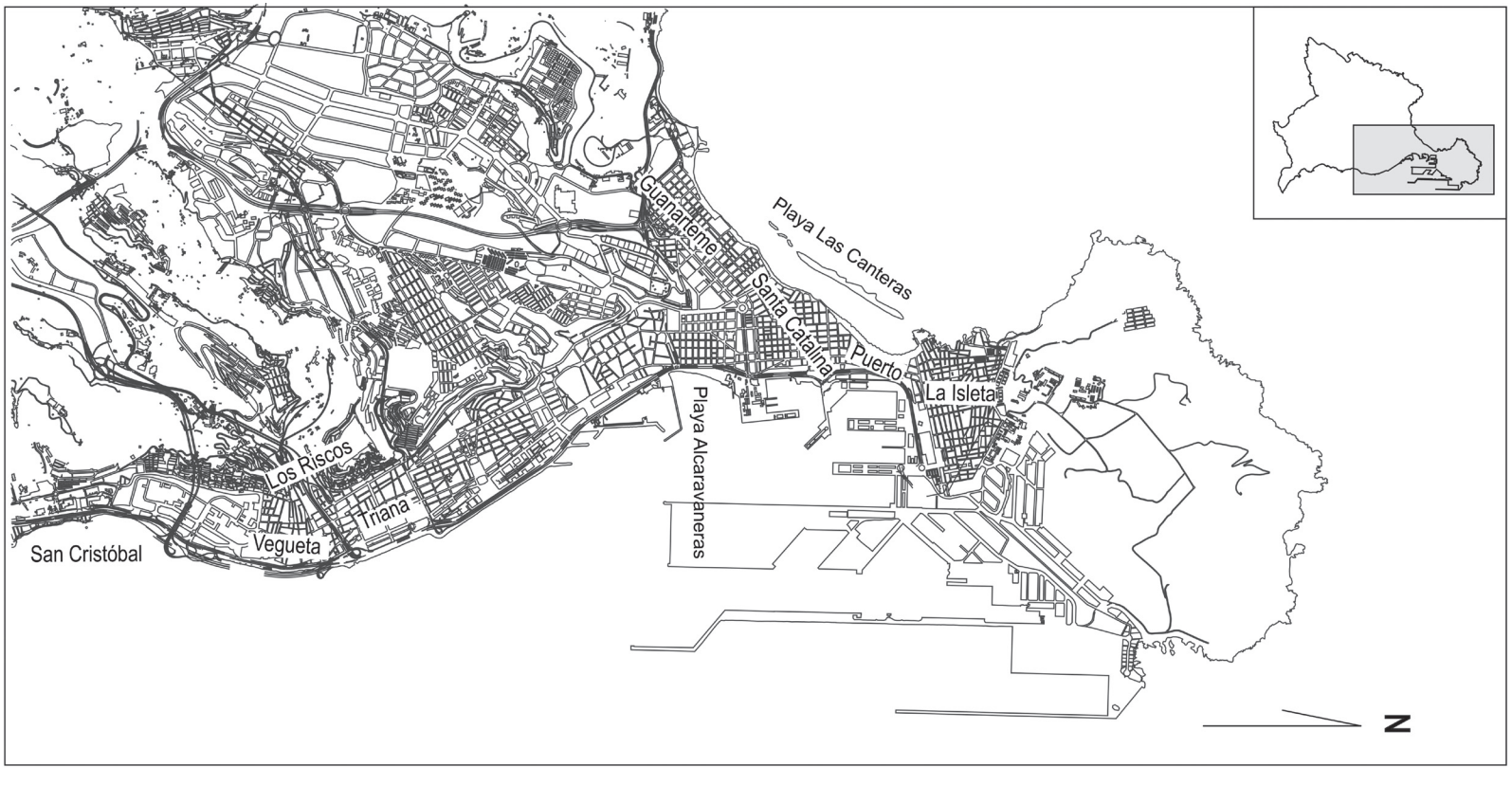
Nos interesa sobre todo el hecho de que el crecimiento del puerto y su consolidación a lo largo del siglo XX ha tenido como resultado un ente geográfico que podríamos calificar de «paisaje portuario» (Alvargonzález, 2001:176). Éste comparte el soporte territorial con la ciudad que lo bordea; relación que aparece jalonada, tanto de episodios de estímulo económico mutuo, como de conflictos en el proceso de apropiación de la línea costera y el choque de intereses estratégicos (expansión física y crecimiento económico *versus* preservación medioambiental y ocio-esparcimiento litoral). El actual episodio de la comisión Ciudad-Puerto por el rediseño territorial del frente colindante a la Playa de Las Canteras es un botón de muestra de esta efervescencia estratégica.

Otro de los discursos más consolidados en los últimos años sobre la función económica del territorio en relación al Puerto de La Luz tiene que ver con su integración medioambiental y paisajística. En distintos tramos temporales, se han ido produciendo acontecimientos más o menos conflictivos sobre la discusión entre la prioridad económica y la prioridad de la calidad de vida desde su referente ambiental, en unas relaciones entre el puerto y la ciudad siempre dinámicas.

La incomunicación y separación radical entre las actividades urbanas y las portuarias es evidente. En efecto, el recinto portuario se ha convertido en un espacio acotado, incluso mediante la interposición de una valla perimetral, fruto de un período en el que éste se transformó según sus particulares necesidades ajeno al crecimiento urbano; la ciudad lo olvida y el puerto le da la espalda. Esa delimitación física experimenta en uno de sus lados un espacio limitado al trabajo, la compra-venta a gran escala o el uso como infraestructura de transporte y sus accesos viarios suelen estar colapsados por la escasa idoneidad del viario litoral urbano para soportar la funcionalidad a la que se ha incorporado. En el otro lado, se mantiene una funcionalidad casi independiente respecto a la actividad turístico-comercial de la Avenida Mesa y López, el Mercado del Puerto y Santa Catalina-Las Canteras, o a la función residencial de La Isleta y Las Alcaravaneras.

Precisamente, esta zonificación del espacio urbano tan discutida en la mayoría de los escenarios científicos nacionales e internacionales encuentra en este caso un claro ejemplo, trasladable a otros capítulos del espacio industrial regional.

La remodelación de la Avenida Marítima, la construcción de los viales y enlaces que conectan la Autopista del Sur con Polígono Industrial de El Sebadal y el puerto (y la consiguiente mejora de la fluidez del tráfico), la apertura de la circunvalación, la construcción del Paseo Doreste, la remodelación del Parque de Santa Catalina y de los edificios Elder y Miller, el aumento de la actividad comercial, residencial y lúdica del Castillo de La Luz, la consolidación del Rastro, la definitiva incorporación de Los Carnavales a las inmediaciones, la revitalización del tráfico de cruceros, la puesta en marcha del Centro Comercial y de Ocio de El Muelle dentro de las instalaciones portuarias, etc. han contribuido globalmente a unas relaciones territoriales entre el puerto y la ciudad mucho más intensas.


Playa Las Canteras
Guanarteme
Santa Catalina
Puerto
La Isleta
Playa Alcaravaneras
Los Riscos
Triana
Vegueta
San Cristóbal
N

Mapa 1.

Otro de los aspectos que suscitan interés al análisis geográfico de estos elementos territoriales se corresponde con la aparición de nuevas figuras espaciales, aunque con un mayor carácter económico-funcional que de incidencia superficial singular. Nos referimos al desarrollo aún larvario de la Zona Franca y los proyectos de ubicar uno de los emplazamientos de la Zona Especial Canaria en el Archipiélago (Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz). Su desarrollo va aparejado a un proceso de ampliación del complejo industrial-portuario de La Luz hacia el perímetro costero septentrional de La Isleta, encontrándose en estos momentos en fase de definición urbanística, excepto el recinto de la Zona Franca que ya se halla en sus primeros estadios de funcionamiento.

Reconociendo la dificultad de emitir valoraciones mínimamente objetivas sobre su incidencia real en la configuración del espacio industrial en el Archipiélago, qué duda cabe que se trata de un punto de inflexión en el desarrollo del puerto como infraestructura de soporte de actividades de gran calado en la ciudad que lo acoge y en el resto del conjunto insular y regional.

Las actividades industriales, servicios y comercio marítimo y su papel en este ente territorial reúnen las condiciones idóneas para generar nuevos procesos espaciales de interés para el geógrafo, el economista, el urbanista, etc., en un hecho interpretable hacia la previsión de que su desarrollo urbanístico no convierta estos nuevos crecimientos en un nuevo polígono industrial clásico y cerrado a las relaciones funcionales y medioambientales con la ciudad.

Con una extensión bruta de aproximadamente 1.000.000 m^2, la previsión de crecimiento del Puerto de la Luz y de Las Palmas en el próximo quinquenio requirió una modificación de la Ley regional de espacios naturales protegidos[2] en favor de un recorte de la superficie del Paisaje Protegido de La Isleta en la zona colindante a la cantera extractiva de Roque Ceniciento (noreste de La Isleta).

Precisamente, la relación medioambiental o paisajística del puerto con el territorio que le sirve de soporte encuentra en estos momentos de planificación urbanística un capítulo nada desdeñable para la discusión geográfica, en tanto se converge en un ámbito de cierta riqueza geomorfológica que se materializa en la zona de contacto litoral de un conjunto volcánico relativamente conservado; el cual, a su vez, es definido como uno de los hitos medioambientales de la Isla.

4. Las Canteras y el frente marítimo de levante. Un gran proyecto urbano en el litoral

Desde mediados de los noventa del siglo pasado, Las Palmas de Gran Canaria inicia un proceso de revitalización y renovación urbana, que se ha visto materializado en distintas fases. En un primer momento, se intenta modificar la imagen lúgubre y degradada que se tenía del espacio urbano, sobre todo de la ciudad baja y Los Riscos, mediante la dotación de parques y jardines, la reordenación del viario principal con el inicio de las obras de la autovía de circunvalación[3], y la transformación inmobiliaria por medio de la rehabilitación paisajística del espacio residencial, convirtiéndola en una ciudad más amable, limpia y luminosa; bien distinta a la deplorable que hasta entonces era visible.

2 Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modficación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de *Espacios Naturales de Canarias.*

3 La autovía de circunvalación estaba programada desde mediados de los años 50 del siglo XX, cuando la ciudad alcanzaba los 140.000 habitantes; en cambio, no inició su funcionamiento hasta junio de 2003.

La formulación de documentos de planeamiento y la ejecución de buena parte de ellos forman una segunda etapa. En el Avance del Plan General en la segunda mitad de los años noventa, ya se apostaba por generar una nueva centralidad basada en la realización de un conjunto de intervenciones principalmente en dos sectores de la ciudad, en la Avenida Marítima y en la Playa de Las Canteras y que el posterior PGMO remodeló sensiblemente. Intentaremos desvelar las particularidades de cada uno de estos sectores.

4.1. La Playa de las Canteras

La Playa de las Canteras ha sido tradicionalmente uno de los estandartes básicos de la ciudad, la tarjeta de presentación y promoción de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Tuvo un cierto papel emblemático en el devenir turístico de finales del siglo XIX, en los años sesenta, setenta del siguiente siglo, pero lo cedió a la actividad turística de masas en el sur y a la modificación de la estructura económica insular. Aún así, durante casi todo el siglo XX conservó ese papel en el marketing de la ciudad. Pero, hacia finales de los setenta y principio de los años ochenta el entorno de la Playa atraviesa una importante crisis estructural. Los pequeños comercios pierden su carácter aglutinador y, sobre todo, su condición de foco de atracción en el momento en que el nuevo eje comercial de la Avda Mesa y López altera dicha función. Hasta entonces, el existente binomio comercial tradicional de Triana-Puerto y los pequeños talleres, herencia de un tejido industrial en Guanarteme, se rompe y deja una estela de relaciones sociales y económicas desestructuradas en el conjunto costero de la urbe. A esta intensa crisis del tejido productivo del barrio de Guanarteme se

Imagen 1: Acciones en el Paseo de Las Canteras. Parque de la Música, Parque Marítimo de El Confital y Centro de actividades acuáticas de la Cicer. Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

le une el cierre de la central eléctrica de la Cicer[4], una pieza crucial en el desarrollo urbano de las décadas anteriores.

Las acciones que se proponen desde el PGMO en las Canteras no quedan circunscritas al ámbito exclusivo del Paseo, sino que se desarrollan desde su extremo más occidental hasta el Paisaje Protegido de La Isleta. Los dos Planes Especiales[5] más interesantes en este sentido, aunque de naturaleza bien distinta, son los del Parque de la Música del Rincón y el Parque Marítimo del Confital; éste último conectado a la Playa mediante la prolongación del Paseo surgida en los años noventa con el Plan Especial de Reforma Interior (PERI) de La Puntilla-El Confital y su consiguiente incidencia en la revalorización de un frente urbano de La Isleta hasta entonces abandonado. Cada uno se ubica en un extremo del Paseo de Las Canteras, en una idea de crear cancelas de entrada al Paseo y a la ciudad. La zona del Rincón ya está consolidada comercial y residencialmente y el Plan Especial del Parque de la Música supone la culminación del sector con la implantación de instalaciones recreativas, hoteleras y espacios libres. El Paseo de Las Canteras se prolongará más allá del Auditorio-Palacio de Congresos, alrededor de donde se ubicará el equipamiento hotelero, teniendo vocación a largo plazo de ampliación hasta el municipio limítrofe de Arucas.

El planteamiento del Plan Especial del Parque Marítimo del Confital es distinto. La crisis económica y urbana de los barrios que rodean Las Canteras y, en concreto La Isleta, pretende resolverse mediante una extensa dotación recreativo-ambiental en el Confital que sea capaz de rehabilitar y regenerar visual y económicamente la zona urbana, excluyendo el uso residencial.

Pero si es interesante lo que sucederá en Las Canteras entendiéndola más allá del propio Paseo, no deja de serlo menos lo que se llevará a cabo en el otro sector de la ciudad: el frente marítimo.

4.2. La Avenida Marítima

La Avenida Marítima, se presenta como una pieza clave por su papel limitante, de barrera, en la transición de la ciudad y el mar; y en esa idea de crear nueva centralidad urbana, necesariamente tenía que ser un elemento fundamental. Esta operación, hoy más conocida como Frente Marítimo de Levante, se traduce en dos grandes localizaciones: *el área marítima central* (el elemento de transición) y *el centro recreativo y de negocios en el Puerto de la Luz* (el elemento de acción).

La primera es una idea, cuya tramitación es ciertamente compleja por la convergencia de competencias urbanísticas municipales, insulares, regionales y estatales, que se plantea como una plataforma de relleno sobre el mar en la que se dibujarán una gran diversidad de usos: desde un parque costero, actividades recreativas y deportivas, edificios institucionales hasta la ampliación de los atraques del muelle deportivo y edificaciones para uso dotacional, administrativo, turístico y servicios comerciales. Es una pieza de transición, de contacto entre la ciudad y el mar y entre los barrios de Vegueta y El Puerto. No obstante, con el paso del tiempo esta ambiciosa operación ha quedado relegada a la ampliación del paseo marítimo hasta la Playa de La Laja y la creación de focos dotacionales y de zonas verdes

4 Compañía Insular Colonial de Electricidad y Riegos.

5 El Plan Especial es el instrumento mediante el que se desarrollan o complementan las determinaciones de los Planes Generales, ordenando elementos o aspectos específicos de un ámbito territorial determinado, de conformidad con lo establecido en el artículo 37 del *Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias*, de 8 de mayo de 2000.

en la Playa de Las Alcaravaneras, la desembocadura del Barranco de Guiniguada (barrios de Vegueta-Triana) y el barrio pesquero de San Cristóbal.

La segunda, inicialmente denominada *Centro recreativo y de negocios en el Puerto de la Luz* y ahora con la marca política de «la Gran Marina», es una pieza concebida como el elemento de acción en la consecución de la nueva capitalidad, es decir el elemento clave en la renovación y revitalización urbana. En este caso se le asigna al puerto de La Luz el papel de motor dinamizante capaz de generar e inducir economías positivas.

Este papel asignado al puerto no es nuevo. Desde su nacimiento condicionó la urbanización y el crecimiento del barrio de La Isleta y su entorno, incluyendo la Playa de Las Canteras, reactivando un mercado de suelo dinámico en el conjunto de la antigua ciudad. Además, se posicionó como el motor del desarrollo económico y social de Gran Canaria y de la provincia de Las Palmas. Pero su protagonismo no se quedó circunscrito al ámbito local sino que primero fue punto de apoyo a los buques ingleses, alemanes o italianos que

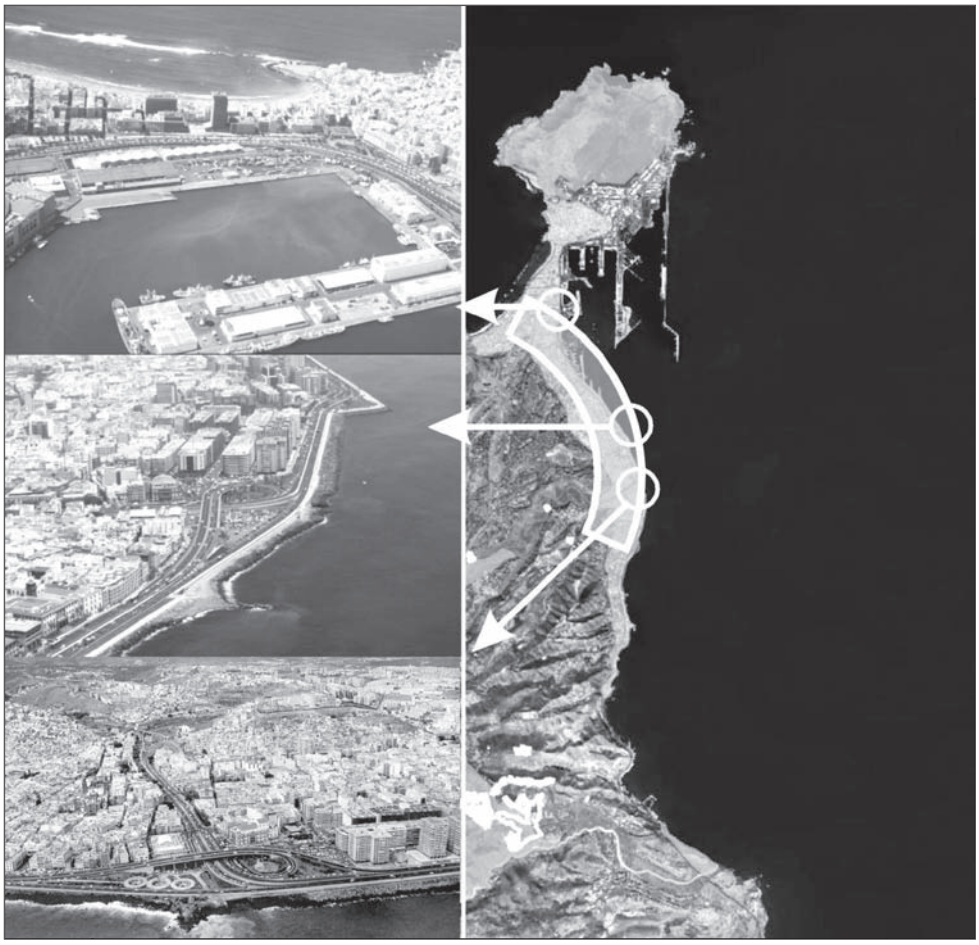


IMAGEN 2. Acciones en el frente marítimo: La Gran Marina, área marítima central y Barranco Guiniguada. Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

realizaban la ruta hacia territorios de ultramar; luego, con los diversos enfrentamientos árabe-israelí y el cierre del Canal de Suez, le posicionan estratégicamente como lugar de avituallamiento y reposte en las rutas internacionales. Pero la crisis internacional del petróleo le supuso una regresión importante a la que le ha sucedido una fase de reactivación y de remodelación de sus actividades hasta la actualidad.

Las acciones propuestas en el PGMO en este segundo sector se definen en dos Planes Especiales directamente conectados con el apartado anterior de la Avenida Marítima. El del Centro Recreativo y de Negocios (o «Gran Marina»), está condicionado por unas complejas negociaciones interadministrativas, entre las que se recoge el tratamiento de la actual actividad militar de la Base Naval y su traslado. De este modo, se permite la transición entre la ciudad y el puerto, mediante la implantación de actividades portuarias y las propiamente urbanas como puede ser los usos comerciales, de oficinas, recreativas y hoteleras, revirtiendo en la recualificación de este entorno urbano como centro funcional de la ciudad y su área metropolitana. Esta significación como eje de centralidad se sustenta, pues, en una combinación versátil de usos, de los que ya se han llevado a cabo alguno de ellos como polos de atracción de inversiones futuras: Centro Comercial El Muelle y el Intercambiador de Transporte público.

La zona de servicios del Puerto de Luz y de Las Palmas y el crecimiento del recinto portuario hacia el norte, en cambio, permite su transformación y cualificación como infraestructura de transporte de alcance y competitividad internacional, iniciándose el proceso con la ampliación del área de contenedores y la aparición de la Zona Franca.

Un aspecto interesante para el geógrafo en el planteamiento de esta operación urbana es que estos Planes Especiales se proponen a partir de unos criterios de transformación del área no sujetos exclusivamente a la planificación urbana sino que éstos se «*sustenten en una evaluación realista y creativa de las posibilidades de desarrollo económico en el marco local, regional e internacional, en razón de la envergadura espacial e inversora de la actuación, ya que requiere procesos complejos y no inmediatos de sustitución de infraestructuras portuarias y de defensa*» (PGMO, 2000:89).

4.3. El gran proyecto urbano

El proceso de revitalización urbana de Las Palmas de Gran Canaria no se circunscribe al desarrollo de estas estrategias específicas del planeamiento municipal. El punto de partida es similar a los años ochenta, la percepción de los sectores económicos e incluso políticos es una ciudad en declive. Ya no era aquella ciudad de los años cuarenta, sesenta o de décadas posteriores que atraía población desde el interior de la isla, o de las otras islas orientales. El precio del suelo y de las viviendas, la ralentización demográfica, la atracción de las ciudades del arco costero del sureste, etc. ya no la hacían tan atractiva; lejos del crecimiento tan espectacular en décadas anteriores. De ahí el interés que despierta desde la óptica de análisis geográfico regional la discusión la experiencia en la búsqueda de una intervención que sea capaz de ejercer de motor de desarrollo de la ciudad, a la misma vez que modifique su perfil paisajístico y socioeconómico mediante un proceso profundo de revitalización urbana; en definitiva, que relance la ciudad y la sitúe en el mapa de las ciudades del mundo (Rodríguez y Martínez, 2001), o al menos, consolide su papel en el de las de España.

Estas intervenciones y estrategias de regeneración urbana mediante operaciones emblemáticas e incluso mediante la arquitectura de autor, que pretenden revitalizar un área degradada o en la que ha cesado previamente la actividad, no es novedoso, ni tan siquiera es una innovación urbanística. Los Grandes Proyectos Urbanos son una nueva generación de

las intervenciones a gran escala que se realizaron en los años sesenta e incluso antes, (Fox-Przeworski, Goddard, De Jong, 1991; Precedo, 1993; Rodríguez, Moulaert, Swyngedouw, 2001; Lungo, 2005), pero con dos importantes rasgos diferenciadores, la transformación de un espacio que permita concentrar nuevas funciones mediante la generación de una nueva fase de urbanización, y la adopción de nuevas técnicas autopromocionales de marketing urbano y de nuevas técnicas de gestión empresarial (Ezquiaga, 2001). La búsqueda del crecimiento y de la competitividad, la eficiencia en la intervención pública urbana se visualizan en un gran megaproyecto que ejerce de palanca del crecimiento (Masboungi, 2001) y de la transformación funcional, en el que la regeneración económica se entiende como una consecuencia de la renovación física.

Este tipo de procesos de regeneración urbana ya lo han seguido otras ciudades y regiones del mundo en décadas anteriores. Los Grandes Proyectos Urbanos en Lisboa, Dublín, Berlín, Atenas, Bilbao, etc. adoptaron distintas estrategias motivadas por las generosas expectativas para transformarlas en ciudades competitivas a nivel internacional, apoyándose en distintas promociones: infraestructurales, históricas, culturales y sobre todo económicas. Así, Berlín lo hace bajo la reunificación alemana; Bilbao por políticas de promoción económica, cuya marca es el Museo Guggenheim. La renovación de una zona portuaria obsoleta es la promotora de los cambios de Dublín; y en el caso de de Lisboa es la Exposición Universal de 1998 la que promueve la revitalización de una parte industrial abandonada y degradada de la ciudad.

Las Palmas de Gran Canaria, en su proceso de relanzamiento de la ciudad como capital insular y centro del área metropolitana, se apoya en un proyecto global de límites aún indeterminados, que se pretende llevar a cabo sobre la reformulación de la mayor parte de su espacio litoral, a partir de una serie de piezas urbanísticas de mayor o menor calado. De este modo, los Parques del Rincón, El Confital, La Isleta, y el Marítimo de Levante, las rehabilitaciones urbanas de la Playa de Las Canteras, del frente urbano de La Isleta, el centro histórico de Vegueta-Triana y el frente litoral de San Cristóbal, la reformulación del Frente Portuario (Gran Marina), del Barranco del Guiniguada y la ampliación del Puerto de La Luz estructuran esta idea de gran proyecto urbano, conceptualmente vinculado a otros elementos estructurales previstos en el nuevo modelo de ciudad (Tratamiento y Estructuración de los barrancos, Nueva Ciudad Alta, Nueva Ciudad de Tamaraceite, Nueva Ciudad de Jinámar).

La regeneración del espacio urbano y sus derivaciones medioambientales, sociales, económicas y culturales vendría dada por compleja estructuración de un nuevo modelo de ciudad. Ésta parece recuperar y consolidar su contacto marítimo a partir de nuevas concepciones del espacio público (Borja y Muxí, 2003), la calidad de vida, la calidad ambiental del territorio y el espacio urbano, la cualificación y competitividad turística de la ciudad y su imbricación en el sistema urbano nacional e internacional con sus propias especificidades.

Esta intervención urbana no sería más que eso si no guardase cierto paralelismo con los grandes proyectos urbanos anteriormente descritos y que por sus concomitancias, se detallan sus elementos más significativos:

— *reorganización espacial del tejido físico y socioeconómico basado en la combinación de usos*. La crisis de tejido productivo de la ciudad cincundante al Puerto de la Luz se intentó paliar con la localización del Centro Comercial El Muelle, pero no ha sido suficiente para modificar la centralidad comercial de la ciudad por la atracción de otros enclaves comerciales (Siete Palmas, La Ballena, Las Arenas), además de los ya tradicionales (Triana y Mesa y López). De ahí que se potencien otros usos terciarios como oficinas o deportivos. La previsión de una marina deportiva, de entre 900 y

1.200 atraques para embarcaciones de lujo y de considerable tamaño en el poniente del muelle pesquero, para embarcaciones deportivas de pequeña envergadura en pantalanes flotantes, pretende ser uno de los elementos que permita reorganizar la actividad económica de la zona junto con los edificios de oficinas. Pero la reorientación económica de las ciudades no siempre genera sinergias positivas; puede crear nuevos procesos de polarización y de exclusión social (Lungo, 2005). Si se genera una profunda reorganización en el empleo, y si éste se ofrece bajo contratos muy precarios o muy especializados, o si se financia y rentabiliza las obras del proyecto (sobre todo las de soterramiento de la autovía) con la construcción de viviendas de promoción privada, el acceso a éstas, con bastante probabilidad, no será por parte de la población del Barrio de La Isleta por lo que los beneficios sociales quedarán reducidos al disfrute de los espacios libres mientras que parte de los beneficios no sociales se repartirán en las 30 plantas de la instalación hotelera y en los edificios de viviendas. En definitiva, la población del entorno de la actuación se verá marginada, por lo que se agravarán la exclusión, la polarización y la desigualdad social, procesos más que visibles que se repiten en buena parte de las revitalizaciones de las ciudades europeas (Martens y Vervaeke, 1997).

— *cambios en la forma de entender la gestión pública de la ciudad.* La aparición de un ente *administrativo* especial y particular que gestione y ordene el área que se pretende renovar, es decir, que suplante a una o varias de las administraciones competentes, es un elemento bastante común en los grandes proyectos urbanos. En Las Palmas de Gran Canaria, se introduce una nueva figura la «Comisión Mixta Puerto-Ciudad» entre las tres administraciones implicadas o competentes (Cabildo Insular, Autoridad Portuaria y Ayuntamiento), al que inexcusablemente tendrá que unirse el capital privado puesto que es éste el que realizará la inversión y el que va a convertir esta regeneración en rentable en términos económicos. Esta nueva forma de gestión, de política urbana, *dinámica y empresarial*, se orienta hacia la regeneración económica subordinando los objetivos sociales (Rodríguez, Moulaert, Swyngedouw, 2001). En el caso que nos ocupa, habrá que esperar para valorar otros elementos como la flexibilidad en la intervención urbana, eliminación de barreras normativas y subvenciones públicas al capital privado para hacer más atractiva la regeneración, desregulación, etc. puesto que aún no se ha ejecutado el proyecto.

— *operaciones emblemáticas que transformen radicalmente la imagen de la ciudad*. Este tipo de operaciones se lleva a cabo mediante un conjunto significativo de proyectos que suelen combinarse con arquitecturas de prestigio o de autor y que tienen como finalidad la generación de publicidad que permita dar a conocer la nueva orientación de la ciudad y refuerce la competencia inter-urbana. La Comisión Mixta Puerto-Ciudad, después del rechazo de parte de los profesionales locales, decide contar en un concurso restringido con seis equipos de renombre internacional (Pelli, Moneo, Van Berkel, Ferrater, Grimshaw y Sejima) para formalizar las propuestas de revitalización urbana del frente marítimo. Pero estas grandes operaciones, en muchas ocasiones han terminado como megaproyectos fantasmas (Cáceres, 2004) que no han cumplido las expectativas generadas. El caso de los Docklands de Londres puede servir para valorar si es preferible proyectos menos ambiciosos o si por el contrario es más interesante publicitar una ciudad con edificios «de autor» pero cuya ocupación y utilidad es casi nula.

6. Referencias bibliográficas

ALVARGONZÁLEZ, R., (2001): «Los puertos españoles», en *Los espacios litorales y emergentes. Una lectura geográfica*. Universidad de Santiago de Compostela y Asociación de Geógrafos Españoles. Santiago de Compostela. 492 págs.

AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, (2000): *Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

BARRAGÁN, J.M., (1993): *Ordenación, planificación y gestión del espacio litoral*. Oikos-tau. Barcelona. 298 págs.

BORJA, J., y MUXÍ, Z., (2003): *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Electa. Barcelona. 411 págs.

CÁCERES, E. (2004): ¿Un proyecto de ciudad? *La Provincia*, mayo 2004.

EZQUIAGA, J.M. (2001): «Projetos de transformaçao urbana na Madrid do fim do século», en P. *ABRAMO (Org): Cidades em tranformaçao: entre o plano e o mercado*. IPPUR-Universidade Federale do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro.

FERNANDO, J., LÓPEZ, F., MARCHENA, M., y ANTÓN, S., (1997): *Análisis territorial del Turismo.* Ed. Ariel. Barcelona. 443 págs.

HERRERA, A., (1984): *Las Palmas de Gran Canaria*. 2 vols. Ed. Rueda. Madrid. 593 págs.

LUNGO, M. (2005): «Globalización, grandes proyectos y privatización de la gestión urbana», *ECA: Estudios centroamericanos,* nº 678, pp. 367-378.

MARTÍN, F., (1984): *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto. Cinco siglo de evolución*. Junta del Puerto de La Luz y de Las Palmas y otros. Las Palmas de Gran Canaria. 320 págs.

MARTENS, A. y VERVAEKE, M. (eds) (1997): *La polarisation Sociale des Villes Europeennes*, Anthropos, Paris.

MASBOUNGI, A. (2001): «La nouvelle Mecque de l'urbanisme-La nueva Meca del urbanismo», *Projet Urbain*, 23, pp. 17-21.

PRECEDO, A. (1993): «Las políticas de desarrollo y renovación urbana en Europa», *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales,* 98, pp. 579-595.

RODRÍGUEZ, A. y MARTÍNEZ, E. (2001): «Del declive a la revitalización: oportunidades y límites de las nuevas políticas urbanas en Bilbao», *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, XXXIII (129), pp. 441-459.

RODRÍGUEZ, A., MOULAERT, F., y SWYNGEDOUW, E. (2001): «Nuevas políticas urbanas para la revitalización de las ciudades en Europa», *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, XXXIII (129), pp, 409-424.

ZOIDO, F., (2003): «Proteger y realzar el paisaje», *Andalucía geográfica,* nº 7, pp. 7-14.