

LA CIUDAD DE LAS PALMAS: TRAMA URBANA.  
EVOLUCION. SITUACION PRESENTE

FERNANDO MARTÍN GALÁN

Este artículo es una contribución a la celebración de los cinco siglos que de existencia ha cumplido la ciudad de Las Palmas. Contribución que aspira a servir de balance de lo hasta ahora logrado y que fundamentalmente encierra la esperanza de que además sea útil cara a una ciudad más racional y humana.

Compartimos con el urbanista Cáceres Morales el criterio de que en Canarias pueden reconocerse en general tres tipologías de asentamientos urbanos por su origen, los agrícolas, los estratégicos y los ribereños<sup>1</sup>. Precisamente es este tercer tipo de ciudad el que hasta el siglo XVIII, en razón de las amenazas piráticas, se desarrolló muy escasamente en estas islas, siendo el caso de la ciudad de Las Palmas uno de los contados ejemplos que desde el comienzo de la historia en el Archipiélago se configuró como un tipo claro de fenómeno urbano marítimo.

Abordar la ciudad de Las Palmas como un conjunto global, abarcarla como un todo del que nos interesa su trama como crece, se articula y qué problemas actuales plantea es el objeto de este trabajo. Para lo cual se atiende a dos aspectos concretos: en primer lugar se exponen los modelos que se identifican en el proceso de expansión urbana a lo largo de sus cinco centurias de historia, en segundo lugar, se somete la situación presente de la ciudad a un examen crítico a partir de las potencialidades que existían en el territorio ocupado por la misma y el uso hecho de ellas.

#### IDENTIFICACION DE «MODELOS» EN EL PROCESO DE EXPANSION URBANA

La trama urbana de toda ciudad puede descomponerse en una serie de elementos que de un modo general surgieron o se implantaron en fases diferentes de la evolución urbana. A fin de conocer cómo ello ocurrió en el caso de la ciudad de Las Palmas pretende informar la siguiente parte de este trabajo que se refiere, a modo de síntesis, a la evolución que se ha seguido en la elaboración de la trama urbana de esta ciudad.

1. CÁCERES MORALES, Eduardo: *Plan. Planeamiento. Planeamiento en Canarias*. Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias. Departamento de Publicaciones. Las Palmas, 1977, vol. 2, pp. 243 y 244.

Durante los cinco siglos de historia que ya ha cumplido Las Palmas se han sucedido distintas fases de crecimiento, que son susceptibles de encerrarse resumidamente para su estudio en unos concretos «modelos» de ciudad.

## I. PROCESO URBANO ANTIGUO

### a) *Impulsión: 1478-1583.*

Desde finales del siglo XV —1478, año de la fundación— hasta finales del XVI, la ciudad conoce una fase de larga duración que se puede calificar de impulsión, en la que se da una expansión en su crecimiento lenta pero constante. El agrupamiento urbano de orientación espontánea se va configurando en torno al núcleo original, plazoleta de San Antonio Abad, para constituirse en el primer casco de la ciudad que fue Vegueta. Casi simultáneamente la extensión del marco urbano salta el barranco Guinguada y da origen al arrabal de Triana que a lo largo del siglo XVI se consolida.

Esta primera fase concluye cuando se ejecuta el sistema defensivo de la ciudad (Plan Ingeniero Alonso Rubián, 1576-1584) en la segunda mitad del XVI, que se materializa en una muralla al norte y otra al sur de la población, a la vez que ya están construidas en el litoral unas torres-fortalezas que cumplen la función de defensa militar de la zona. En esta fase va a quedar demarcado lo que se ha denominado el perímetro histórico de la ciudad, integrado por los barrios originales —Vegueta y Triana— con sus respectivas huertas, todo intramuros de la población.

Especialmente el caserío se ha ido desarrollando por agregación en torno al núcleo más primitivo de trazado medieval, respetando en general unas mínimas reglas urbanísticas de trazado ortogonal no rigurosamente cumplidas, a la vez que la ciudad va conformando su primera trama urbana a partir de su «centro», que seguía el eje plazoleta de San Antón —plazoleta de los Alamos— plaza de Santa Ana (en el barrio de Vegueta), y por otra parte en torno a los primeros conventos, el de San Francisco en el barrio de Triana desde finales del siglo XV y Santo Domingo en Vegueta desde 1522.

Superficialmente el crecimiento del casco urbano en toda la fase supone aproximadamente unas 36 Has.<sup>2</sup> Y demográficamente la po-

---

2. Este y los siguientes datos de superficie de ocupación urbana han sido obtenidos mediante elaboración propia, empleando los planos históricos que se citan y transportándolos a uno actual de escala 1/5.000, en el que para cada caso se ha reconstruido el espacio que ocupaba para proceder así a su medición. Pueden consultarse el primer plano conocido de la ciudad, hacia 1590, del ingeniero Leonardo Torriani,

blación de Las Palmas para 1587 —Censo mandado efectuar por el Rey Felipe II— era de 3150 hs.

b) *Reconstrucción, crecimiento introvertido, decaimiento: 1583-1770.*

Posteriormente sucede una fase de muy larga duración, unos dos siglos, que engloba las dos últimas décadas del siglo XVI, el XVII y el XVIII hasta el último tercio. Es una fase en que predomina el decaimiento en comparación con la anterior, el crecimiento podría ser calificado de introvertido, quiere decir que opera prácticamente sobre la misma superficie de ciudad que ya ocupaba y no se supera el recinto intramuros pero aunque sí se densifica. Esta es la transformación que se desarrolla junto a pequeñas nuevas adiciones de construcción.

Lo característico de la sociedad urbana de Las Palmas es que va a arrastrar una lánguida vida de actividad, explicada a partir de distintas coyunturas históricas. Otra connotación destacada durante esta fase es que a la ciudad le van a ir naciendo los primeros suburbios, que fueron los llamados «riscos» —San Juan y San Nicolás originariamente—, agrupaciones de humildes casas y cuevas localizadas en los escarpes que por poniente limitan la llanura litoral en donde estaba asentada la ciudad «oficial». En efecto, la rígida estratificación social de aquella sociedad imponía una discriminada ocupación del espacio.

Las modificaciones principales que afectan espacialmente a la ciudad vienen dadas como efecto de la grave destrucción que el pirata holandés Van der Doez causó en la invasión de 1599. Por un lado reinstalación —ahora intramuros— de varios edificios religiosos y de beneficencia que hasta entonces habían estado ubicados fuera, y por otro, remodelación y renovación urbanas de sentido fuertemente clasista que provocan un cambio en la morfología urbana de la ciudad. Finalmente la trama urbana verá reforzarse principalmente la función conventual (Monjas Bernardas en 1592, San Idelfonso en 1643, San Agustín y Santa Clara en 1664).

Superficialmente la escasa expansión urbana, tan solo 9 Has. con respecto a la fase anterior, se concentra en torno al eje de la calle mayor de Triana, en dirección norte, aproximándose a la caleta de

---

y el del también ingeniero Próspero Casola, de 1599. El original del primero se encuentra en la Biblioteca de la Universidad de Coimbra y el segundo, el original, en el Archivo de Simancas. De ambos se dispone de reproducción en el Museo Canario de Las Palmas.

San Telmo, punto de ingreso principal a la ciudad desde el mar. Demográficamente, al finalizar la fase la población de Las Palmas alcanzaba los 9.435 hs. (Censo de Aranda de 1768), lo que representaba el 23 % de la población de la isla<sup>3</sup>.

c) *Reactivación: 1770-1830.*

A partir de la década de 1770 se abre una tercera fase de desarrollo urbano que durará hasta la década de 1830, en que se quiebra hasta cierto punto la tendencia de declinación que venía predominando en la ciudad de la fase anterior. El elemento favorable de la reactivación del comercio exterior insular coincidió con la aparición de la generación de enciclopedistas e ilustrados locales en el gobierno de la ciudad, que admirablemente se proponen acondicionarla y dotarla de medios que le permitan situarse en un estado de pujante actividad urbana, que atraiga para ella la superación en el progreso material y cultural.

Así habrá que destacar: 1772, reactivación de las obras de la Catedral; 1777, fundación de la Real Sociedad Económica de Amigos del País y del Seminario Eclesiástico, focos ambos de la Ilustración grancanaria; 1785, campaña para la construcción de un muelle al norte de la ciudad y Plan Hermosilla de defensa militar; 1787-1792, sexenio del Corregidor Cano en el gobierno de la ciudad; 1790, campaña para una Universidad en Las Palmas; 1811-1813, obras de construcción del muelle de San Telmo; 1816, puente de sillería sobre el Guinguada, etc. En definitiva es una fase que preludia la efervescencia urbana en lo material, cultural y político que caracteriza al siglo XIX grancanario en especial a partir de 1840.

A pesar de todo la superficie del perímetro urbano no registra ninguna modificación notable. En síntesis, el reformismo se concretiza en parte en la renovación material del caserío y, en parte, en la concepción de decisivos proyectos entre los que destaca por su futura importancia y por la acuciante necesidad que ya se sentía en su época el correspondiente al plan del muelle de la ciudad<sup>4</sup>.

3. Observar los planos de la ciudad de Pedro Agustín del Castillo (de 1686, Archivo Casa Conde de la Vega Grande) y el del ingeniero Antonio Riviere (1742, Archivo del Servicio Histórico Militar de Madrid).

4. El primer proyecto de muelle para Las Palmas se debe al capitán Domingo de Navas y Porlier en 1785, quien proponía para su ubicación el fondeadero de La Luz en Las Isletas, a más de 5 kms. de distancia de la ciudad. También considérese que ya 44 años antes por R.O. había sido aprobado la elaboración de un proyecto de muelle para la rada de Santa Cruz de Tenerife. El siguiente proyecto en el caso de la ciudad de Las Palmas fue en 1788, se debió al ingeniero teniente de navío Rafael Clavijo, quien proponía el fondeadero de Santa Ana (San Telmo), donde por fin se empezó a construir en 1811.

Espacialmente la ciudad histórica se conservaba prácticamente invariable en su morfología y en su trama. Donde únicamente se puede hablar de expansión es en los suburbios, «los riscos» —ahora además el de San José, San Roque, San Francisco, San Bernardo y San Lázaro—, que han venido creciendo y afirmando su carácter de partes, aunque discriminadas, de la ciudad desde la fase anterior (origen: inmigración pobre del interior, Fuerteventura y Lanzarote).

Al acabar esta fase, última del proceso urbano antiguo, superficialmente se puede decir que el espacio urbano total suponía aproximadamente unas 47 Has. de suelo ocupado, lo que representaba un incremento total de urbanización muy débil (2 Has.) para un período de tiempo por lo demás corto, 1770-1830<sup>5</sup>. Y demográficamente la población de la ciudad alcanza los 17.382 hs. en 1838, lo que suponía el 22 % de la población de la isla<sup>6</sup>.

## 2. PROCESO URBANO MODERNO

### d) *Desarrollo tentacular, apertura del proceso urbano moderno: 1830-1883.*

A continuación se reconoce una fase que se podría formalizar como de crecimiento tentacular, porque el caserío se extiende aprovechando los ejes de penetración a la ciudad que la conectan con otras poblaciones del interior. Así por el sur en dirección a Telde, por el oeste a Tafira y San Lorenzo y por el norte, una, la carretera que pretendía enlazar con Arucas, y otra, con el Puerto de La Luz.

Esta fase de corta duración, iniciada desde los años treinta del siglo XIX, se cierra en 1883 cuando se comienza la construcción del Puerto de Refugio de La Luz. Corresponde a una época de la sociedad urbana de Las Palmas en que se comienza a sentir la intervención de una embrionaria moderna burguesía mercantil y terrateniente, imbuida del espíritu del siglo, el liberalismo económico, que busca insistentemente fórmulas sobre las que sostener su prosperi-

5. Observar el plano de Las Palmas del ingeniero José Ruiz (1773, Archivo Servicio Histórico Militar de Madrid), ingeniero Luis Marqueli (1792, Arch. Servicio Histórico Militar de Madrid), Antonio Pereira Pacheco (1833, Arch. Tabares de Navas en La Laguna) y teniente H. Kellet (1834, en el libro de Julián CIRILO MORENO: *De los puertos de La Luz y Las Palmas y otras historias*, Las Palmas, Ed. Gabinete Literario, 1947).

6. Según la *Guía de las Islas Canarias para el año 1840*, de José Valentín de Zurita y José Joaquín Monteverde, Imprenta de Las Palmas a cargo de M. Collina. Los datos que dichos autores utilizan corresponden al *Padrón de la ciudad de Canaria, 1835-1836*, original custodiado en el Archivo del Museo Canario de Las Palmas.

dad económica y que, de paso, se afana en el mejoramiento material y embellecimiento de la ciudad donde vive.

Espacialmente es la fase en que la ciudad rompiendo el cerco de sus murallas —lo solicita el Ayuntamiento y es aceptado en 1852—, se orienta en dirección norte para iniciar su movimiento de expansión hacia formas modernas de crecimiento (futura conurbación en la fase siguiente con el núcleo del Puerto de La Luz).

El sentido fuertemente clasista que ha venido dirigiendo el crecimiento urbano de la ciudad conserva también en esta fase toda su vigencia, como queda claramente patente al finalizar ésta en que si bien la expansión se ha materializado en la periferia cercana —«fuera de la portada» de Triana, en el nuevo barrio de los Arenales a partir de 1858 y densificación de «los riscos»—, en cambio el perímetro urbano de los barrios «distinguidos» —Vegueta y Triana— apenas han conocido ampliación sensible.

De hecho la trama urbana en este momento aunque aumentada en superficie, conserva casi todavía el mismo cinturón de huertas que rodeaban por el norte, oeste y sur a aquellos dos barrios en el plano de 1686. En el plano de 1883 aparecen aún las huertas de los Reyes, Matagatos, Pambaso, San Nicolás, San Lázaro y San Telmo.

Como novedad en dicha trama urbana habría que anotar la acusada acentuación de las funciones comercial y portuaria: en 1852, Decreto de Puertos Francos y declaración del puerto de Las Palmas de Interés General; entre 1858 y 1879 el movimiento anual de buques pasó en tonelaje de arqueo de 52.257 a 338.432 Tm.; en 20 años, 1852 a 1882, se confeccionaron 4 proyectos de muelles de abrigo y desembarque para el Puerto de La Luz y 2 para la bahía de Las Palmas.

Pero además hay que añadir el remozamiento del casco viejo, fruto de la prosperidad del cultivo de la cochinilla y de los efectos de la desamortización de 1836 y 1855; la intensificación de la función residencial (Proyecto de nuevo barrio de 1866 y Proyecto de Ensanche de 1870, ambos de Manuel Macías y el Ensanche de Población del Ingeniero Juan León y Castillo y otros de 1870); así como la construcción de la carretera de Las Palmas al Puerto de La Luz, iniciada en 1854.

En definitiva, todo lo cual queda reflejado al concluir la fase en una ocupación superficial de suelo urbano de unas 94 Has., aproximadamente, lo que representa un ya dinámico incremento de urbanización para esta fase puesto que tan sólo entre 1830 a 1883 se ocuparon 47 nuevas Has., esto es la ciudad en 53 años duplica su

superficie. Demográficamente la población total habría alcanzado los 20.756 hs. (Censo de 1887), lo que equivalía a una concentración aún del 22 % de la población de la isla<sup>7</sup>.

e) *Despegue portuario y proceso de conurbación: 1883-1945.*

En la década de 1880 se inicia otra fase que va a durar prácticamente hasta la finalización de la Segunda Guerra Mundial; 1945. Esta fase del crecimiento urbano va a girar en torno casi exclusivamente del impulso que se desprende de la actividad portuaria localizada sólo ya en el puerto de La Luz, y que representa para la ciudad algo así como el motor de su dinamismo urbano. La instalación de la original infraestructura portuaria se llevó a cabo propiamente entre 1883 y 1902 a partir del proyecto del ingeniero Juan León y Castillo.

En primer lugar, en esta fase nace un núcleo urbano de nueva planta totalmente que constituye una nueva población ubicada en los márgenes de la bahía de las Isletas, aprovechando para su asiento el istmo de Guanarteme y la llanura litoral en el sur de la Isleta. Circunstancia ésta que obligó al Ayuntamiento a tomar medidas de planeamiento urbano mediante un Plan de Ensanche para el Puerto de La Luz, que se debió al arquitecto municipal Laureano Arroyo. En 1890 el Ayuntamiento convocó concurso nacional para la elaboración del susodicho plan, que dos años más tarde se falló a favor de don Laureano, sin embargo no sería aprobado por la Superioridad hasta 1900 y aún así, con irregularidades.

En segundo lugar, se pone en marcha un fenómeno de conurbación entre la ciudad de Las Palmas y el nuevo núcleo del Puerto de La Luz, que viene a suponer una etapa de muchísimo interés dentro del proceso de crecimiento urbano de Las Palmas, ya que representa la base sobre la que la ciudad adquiere su fisonomía de urbe moderna.

Entre los principales hitos urbanísticos que pretendieron encau-

---

7. Se pueden observar para esta fase los planos de la ciudad de Álvarez Rixo (1841, publicado en la obra del mismo autor *Cuadro histórico de las Islas Canarias en los años 1808-1812*, Las Palmas, Ed. Gabinete Literario, 1955), capitán Perry (1844) y posteriormente puesto al día (1860, en el *Derrotero de las Islas Canarias*, de Kerhallet, Ch. P., Barcelona, Librería el Plus Ultra, 1858), Francisco Coello (1849, en el *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*, Islas Canarias, Segunda Hoja, Madrid, Año 1849), Antonio Bethencourt y Sortino (1857, ejemplar disponible en el Archivo del Museo Canario, en el tomo 14 de los *Documentos inéditos para la Historia de las Islas Canarias*, de Agustín Millares Torres), Dirección de Hidrografía (1879, ejemplar disponible en la Junta de Obras del Puerto de La Luz) y Luis F. López Echegarreta (1883, y que no hay que confundir con su hermano José Antonio que ocupó la plaza de arquitecto municipal hasta 1878 en que falleció, ejemplar disponible en el Archivo del Museo Canario).



zar el desenvolvimiento urbano de esta fase hay que destacar, además de lo citado, el proyecto original de «Vía de Servicio» periférica a la ciudad que propuso en 1909 el marqués de Guisla y que unos 50 años posteriores ha venido a ser la afortunadísima autopista marítima del Sur que descongestiona los barrios tradicionales de la ciudad actual; la llamada Barriada de Carló (1909), proyecto urbanístico de confección francesa que vino a ser el antecedente lamentablemente malogrado de una buena parte de lo que es hoy la ciudad alta; el Plano General de Ordenación Urbana del arquitecto municipal Miguel Martín Fernández de la Torre (1922) con la novedad del barrio de los hotelitos (chalets en urbanización tipo ciudad-jardín); y el programa urbanístico de ambicioso contenido encerrado en el Plan General de Ordenación y Trazado de la ciudad de Las Palmas del arquitecto Secundino Zuazo (1944), nunca aprobado oficialmente.

Concluido aquel movimiento de convergencia entre Las Palmas y el Puerto, la disposición urbana que resulta es marcadamente longitudinal de dirección norte-sur indistintamente a lo largo de la llanura litoral hasta el sur de la Isleta. Corresponde la época en que a partir de la intensificación del tráfico marítimo internacional, consecuencia de los avances tecnológicos navales y el aumento de las relaciones comerciales entre los continentes, la ciudad de Las Palmas se decide aprovechar las ventajas geográficas que en su puerto de La Luz concurrían.

Aún con todo, al finalizar esta fase, y todavía por algún tiempo más, la ciudad conservaba encerrado en su casco urbano extensas «bolsas residuales» de dominio agrícola, supervivencias ejemplares de otro tiempo.

Desde el punto de vista de la ocupación del suelo urbano, al concluir esta fase la planta de la ciudad abarcaba una superficie de 533 Has., lo que representaba un incremento bruto de 439 nuevas Has. urbanizadas en 62 años, ritmo bastante considerable de urbanización. Demográficamente la población de la ciudad en 1945 alcanzaba los 138.441 hs. (Padrón Municipal de Habitantes de 1945), lo que equivalía a una concentración del 45 % de la población de la isla<sup>8</sup>.

---

8. Consultar el plano del arquitecto Laureano Arroyo (sin fechar, pero probablemente de 1892, original conservado por su familia en Las Palmas), plano de la Barriada de Carló del arquitecto Constant Martín (1910, Archivo Histórico Provincial de Las Palmas), plano del arquitecto Fernando Navarro Navarro (1911, publicado en *Guía de la ciudad de Las Palmas y de la Isla de Gran Canaria*, Barcelona, 1911), plano del arquitecto Miguel M. Fernández de la Torre (1922, Oficina Técnica de Ur-

f) *Polarización y desarrollo urbano ameboide: 1945-1975.*

Por último, sucede la fase más cercana a nosotros que alcanza hasta la actualidad desde la década misma de la postguerra española. Aquella década de los años 40 es época clara de división entre dos fases en razón de los cambios que van a ponerse en marcha en aquellos años, preludio de la transformación sustancial que experimentará el crecimiento urbano de esta ciudad que acelera su consolidación a lo largo de la década de los 60 y en los primeros años de los 70.

Situamos en aquella década de los comienzos de esta fase la conclusión de una coyuntura histórica de alcance internacional, la Segunda Guerra Mundial, que tenía notablemente afectada la función portuaria y que desde entonces recupera su trayectoria ascendente, lo que conduciría a la necesidad de adoptar nuevos planes que acondicionen el complejo portuario a los nuevos tiempos. (Plan General de Ampliación del Puerto del ingeniero P. Morales de 1947, Anteproyecto de Puerto Pesquero de 1952 y Plan de Ordenación de 1954 del ingeniero Rafael Picó, Plan General de Ordenación del Puerto del ingeniero Modesto Vigueras de 1964 y Plan de Dársena Exterior del ingeniero Juan Argenti Ulloa de 1971).

Por otra parte, el hinterland de este puerto también va a sentir al menos durante varios años todavía, el fortalecimiento de su tónica productiva en la actividad agrícola. Además, por otra parte, la conformación urbanística que había resultado en la ciudad, ya de estimable dimensión, planteaba sin más dilaciones la necesidad asimismo de recurrir a soluciones de planeamiento y organización urbanas sistemáticas.

Finalmente, el incremento de los flujos de éxodo rural y consiguientemente el aumento de la inmigración a la capital, fueron los factores que abrieron el comienzo por aquellos años de esta última fase del crecimiento urbano que se vio reforzada en una segunda etapa, a lo largo de la década de los 60, cuando el fenómeno del turismo de masas se orientó hacia estas islas en general, y particularmente influyó poderosamente en la transformación que se viene dando en esta ciudad.

Así pues, esta última fase representa un nuevo, segundo se podría decir, despegue moderno en el crecimiento urbano de Las Palmas. La tendencia de su forma de expansión se singulariza con res-

---

banismo del Ayuntamiento de Las Palmas) y los planos del arquitecto Secundino Suazo Ugalde (1944, Oficina Técnica de Urbanismo, Ayuntamiento de Las Palmas, o en la "Revista Nacional de Arquitectura" núms. 140-141 de Madrid, 1953).

pecto a las otras fases. Una vez cubierta, aunque no totalmente, la superficie de la llanura litoral la extensión urbana después de escalar los escarpes y coronar los rebordes de los lomos, se dirige como inundación de marea urbana hacia el interior de la isla. Ahora el tipo de expansión que se reconoce es en «mancha de aceite» o ameiboide, propio de las ciudades con fuertes sacudidas de crecimiento pero de inexistente o ineficaz plan de ordenación.

Aunque parezca inverosímil a lo largo ya de 33 años, por ahora, los que van de 1945 a 1978, la ciudad únicamente ha contado con un sólo instrumento de alcance general y de carácter oficial para dirigir o controlar su desenvolvimiento urbano, que ha sido el Plan General de Ordenación Urbana de 1962<sup>9</sup>. Con anterioridad el arquitecto municipal Antonio Cardona Aragón (1951) estudió una serie de soluciones parciales para puntos concretos de la ciudad y luego, en 1960, el arquitecto municipal Juan Margarit Serradell elaboró un Plan de Ordenación General que sólo llegó a tener rango de uso interno.

En efecto, de acuerdo con la normativa de la Ley del Suelo de 1956 —Carta Magna hasta la nueva Ley de 1975 del urbanismo reciente español— se aprobó en 1962 el Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas. Plan que desde su origen nació con importantes insuficiencias como queda demostrado al comprobarse que sus cálculos estaban considerados para una ciudad que sus autores esperaban que creciera a un ritmo moderado como había ocurrido hasta 1960, año en que la ciudad contenía 193.882 hs. (Censo de 1960). Las «idílicas» previsiones del Plan estimaban que en 1970 se alcanzarían los 215.000 hs., en 1980 los 270.000 hs., en 1990 los 340.000 hs. y en el 2000 los 444.100 hs. En cambio la realidad ha sido muy otra: entre 1960 y 1975 la ciudad ha crecido demográficamente a razón de 1.328 hs./año, alcanzándose ya en 1970 los 287.032 hs. y en 1975 los 348.776 hs., y para 1980 se habrán alcanzado los 400.000 hs., casi la cifra que el Plan tenía previsto para 20 años más tarde, año 2000.

Con tales fracasos en los cálculos se comprenderá el carácter de absoluta ineptitud que ha tenido dicho Plan. Circunstancia que aún resulta más agravante porque actualmente, a los 16 años de la aprobación del mismo por el entonces Ministerio de la Vivienda, su revisión aún no ha sido efectuada, aunque un avance del nuevo Plan

---

9. Para su consulta se halla en la Oficina Técnica de Urbanismo del Ayuntamiento de Las Palmas. Los autores han sido los arquitectos con despacho en Madrid Juan A. Guerrero Aroca y Vicente Sánchez de León.

General Municipal de Ordenación, encargado al mismo equipo autor del anterior, se presentó a comienzos de 1978, pero fuertemente contestado aún se espera su presentación definitiva, lo que unido al período obligatorio de información pública y sus lógicas consecuencias, harán retrasar, más todavía por cierto tiempo, su esperada aprobación.

En resumen, y a modo de conclusión, desde el punto de vista del planeamiento urbano, Las Palmas es una ciudad que a lo largo de sus últimos 33 años ha pasado a acoger más de 210.335 nuevos hs. y además ha visto cómo se incorporaban a su trama urbana más de 1.490 nuevas Has. urbanizadas, y a cambio sin contar para ello con una planificación urbana válida. O dicho de otro modo, Las Palmas demográficamente ha duplicado en la última treintena de años más de una vez y media la población de la ciudad de 1945 y, especialmente, ha agregado casi tres ciudades más como la de 1945, y, lo más importante, que todo ello ha ocurrido sin disponer de un Plan de Ordenación mínimamente adecuado, o últimamente peor aún, sin Plan.

El casco urbano de Las Palmas actualmente (1975) se extiende sobre una superficie aproximada de unas 2.020 Has., lo que representa un incremento bruto con respecto a la fase anterior de 1487 nuevas Has. urbanizadas solamente en 30 años, lo que significa un ritmo de urbanización muy intenso. Demográficamente en 1975 (Padrón Municipal de Habitantes) agrupaba una población de hecho de 348.776 hs. lo que supone una concentración del 55 % de la población de la isla.

#### FASE I: 1478 / 1583

---

- Duración temporal: 105 años.
  - Superficie de ocupación urbana: 36 Has.
  - Expansión urbana bruta: 36 Has.
  - Ritmo de incremento en urbanización: 0,34 Has./año.
  - Población final: 3.150 hs.
  - Aumento absoluto de población: 3.150 hs.
  - Incremento anual de población: 30 hs./año.
  - Densidad general de población en la ciudad: 88 hs./Ha.
  - Concentración demográfica con respecto a la isla: 41 %.
  - Forma de la expansión urbana: agregación semiconcéntrica.
- 

FUENTES: Elaboración propia a partir del plano de Las Palmas de Torriani (1590) transportado a uno actual de escala 1:5.000 y el Recuento de Población de 1587 (mandado formar por Felipe II).

#### FASE II: 1583 / 1770

---

- Duración temporal: 187 años.
  - Superficie de ocupación urbana: 45 Has.
  - Expansión urbana bruta: 9 Has.
  - Ritmo de incremento en urbanización: 0,04 Has./año.
  - Población final: 9.435 hs.
  - Aumento absoluto de población: 6.285 hs.
  - Incremento anual de población: 33,6 hs./año.
  - Densidad general de población en la ciudad: 209,6 hs./Ha.
  - Concentración demográfica con respecto a la isla: 23 %.
  - Forma de la expansión urbana: introvertida / decaimiento.
- 

FUENTES: Elaboración propia a partir del plano de José Ruiz (1773) transportado a uno actual de escala 1:5.000 y el Censo de Población de Aranda (1768).

#### FASE III: 1770 / 1830

---

- Duración temporal: 60 años.
  - Superficie de ocupación urbana: 47 Has.
  - Expansión urbana bruta: 2 Has.
  - Ritmo de incremento en urbanización: 0,03 Has./año.
  - Población final: 17.382 hs.
  - Aumento absoluto de población: 7.947 hs.
  - Incremento anual de población: 132,4 hs./año.
  - Densidad general de población en la ciudad: 369 hs./Ha.
  - Concentración demográfica con respecto a la isla: 22 %.
  - Forma de la expansión urbana: introvertida / reactivación.
- 

FUENTES: Elaboración propia a partir del plano de Antonio Pereira Pacheco (1833) transportado a uno actual de escala 1:5.000 y el Padrón de la ciudad de Canaria 1835-1836.

#### FASE IV: 1830 / 1883

---

- Duración temporal: 53 años.
  - Superficie de ocupación urbana: 94 Has.
  - Expansión urbana bruta: 47 Has.
  - Ritmo de incremento en urbanización: 0,88 Has./año.
  - Población final: 20.756 hs.
  - Aumento absoluto de población: 3.375 hs.
  - Incremento anual de población: 70,3 hs./año.
  - Densidad general de población en la ciudad: 221 hs./Ha.
  - Concentración demográfica con respecto a la isla: 22 %.
  - Forma de la expansión urbana: tentacular.
- 

FUENTES: Elaboración propia a partir del plano de la ciudad de Luis F. López Eche-garreta (1883) de escala 1:6.000 y Censo de Población de 1887.

FASE V: 1883 / 1945

- 
- Duración temporal: 62 años.
  - Superficie de ocupación urbana: 533 Has.
  - Expansión urbana bruta: 439 Has.
  - Ritmo de incremento en urbanización: 7,08 Has./año.
  - Población final: 138.441 hs.
  - Aumento absoluto de población: 117.689 hs.
  - Incremento anual de población: 2.029,1 hs./año.
  - Densidad general de población en la ciudad: 259,7 hs./Ha.
  - Concentración demográfica con respecto a la isla: 45 %.
  - Forma de la expansión urbana: conurbación.
- 

FUENTES: Elaboración propia a partir del plano de la ciudad de Secundino Suazo (1944) a escala 1:10.000 y el Padrón Municipal de Habitantes de 1945.

FASE VI: 1945 / 1975

- 
- Duración temporal: 30 años.
  - Superficie de ocupación urbana: 2.020 Has.
  - Expansión urbana bruta: 1.487 Has.
  - Ritmo de incremento en urbanización: 49,56 Has./año.
  - Población final: 348.776 hs.
  - Aumento absoluto de población: 210.335 hs.
  - Incremento anual de población: 7.011 hs./año.
  - Densidad general de población en la ciudad: 172,6 hs./Ha.
  - Concentración demográfica con respecto a la isla: 55 %.
  - Forma de la expansión urbana: ameboide.
- 

FUENTES: Elaboración propia a partir del Plano del Ayuntamiento a Escala 1:10.000 (1975) y el Padrón Municipal de Habitantes de 1975.

Fase	Superficie urbana	Expansión	Incremento urbanización	Población final	Incremento población	Concentración/isla
I:						
1478-1583	36 Has.	36 Has.	0,34 Has./año	3.150	30 hs./año	41 %
II:						
1583-1770	45 Has.	9 Has.	0,04 Has./año	9.435	33,6 hs./año	23 %
III:						
1770-1830	47 Has.	2 Has.	0,03 Has./año	17.382	132,4 hs./año	22 %
IV:						
1830-1883	94 Has.	47 Has.	0,88 Has./año	20.756	70,3 hs./año	22 %
V:						
1883-1945	533 Has.	439 Has.	7,08 Has./año	138.441	2.029,1 hs./año	45 %
VI:						
1945-1975	2.020 Has.	1.487 Has.	49,56 Has./año	348.776	7.011,1 hs./año	55 %

FUENTE: Elaboración propia.

## SITUACION ACTUAL: INVENTARIO DE RECURSOS Y EXAMEN CRITICO

Una vez considerado como ha sido el proceso de elaboración de la trama urbana de la ciudad de Las Palmas a lo largo de su evolución, procede intentar, sin ánimo de exhaustividad, precisar una valoración de conjunto de lo logrado en aquella hasta ahora, utilizando como elemento de confrontación o referencia el medio natural del que originalmente dispuso y del que se ha venido haciendo uso hasta el presente.

Es obvio que los establecimientos de tipo urbano no se explican exclusivamente a partir de la intervención de determinados elementos de la naturaleza. Incluso por el contrario, es verdad como ha escrito Pierre Lavedan que «la ciudad se construye progresivamente sin contar con la naturaleza y a veces contra ella»<sup>10</sup>. En efecto es un hecho que se da a escala mundial con repetida frecuencia el que los habitats urbanos se enclaven y se expansionen en sus espacios sin cuidar su necesaria conjugación con las relaciones de equilibrio del paisaje preexistente. En otras palabras, pocas veces una ciudad se habrá integrado en equilibrio con su medio físico correctamente. A consecuencia de ello se desprenden muchos resultados nefastos de toda índole y en definitiva el deterioro de la calidad de vida en aquella ciudad.

En el caso de Las Palmas la naturaleza ofrecía en aquella parte de la isla unas posibilidades que su sociedad urbana ha usado a lo largo ya de cinco centurias desde el inicio de su historia. Aquí, ahora, interesa considerar preferentemente desde un ángulo ecologista, aunque a la vez también económico y social, cómo se han aprovechado las potencialidades y los recursos naturales que en el área se encontraban.

Atendiendo al estado originario de esa parte extrema de la isla de Gran Canaria, circunscribiéndonos principalmente a las 2.370 Has. que comprende el territorio objeto de este estudio, si se hiciera abstracción de la ciudad de Las Palmas se puede configurar su primigenio cuadro natural con el consiguiente inventario de recursos o potencialidades más significativas:

- a) Un espacio fuertemente compartimentado en lo topográfico: barrancos, superficies horizontales a distinto nivel, irrupción de un largo escarpe, etc.
- b) Abundancia de superficies inclinadas, en casos de muy fuertes pendientes (40 a 45 %).

10. LAVEDAN, Pierre: *Geographie des villes*, 1959, p. 7.



c) Existencia de una gran extensión de un campo de dunas. (Unas 250 Has.).

d) Buenas extensiones para espacio agrícola localizado a todo lo largo de la llanura litoral, desde San Cristóbal al sur hasta las dunas de Santa Catalina por el norte. Tierras de buenos rendimientos en régimen de regadío. (Vegas de San José, Triana y Santa Catalina en la periferia y las huertas en el interior del perímetro urbano histórico de los Reyes, Matagatos, Pambaso, San Nicolás, San Lázaro y San Telmo).

e) Características pluviométricas semiáridas (menos de 200 mm/año y 9 de los 12 meses del año con precipitaciones inferiores a 30 mm., en resumen, al observar el diagrama ombrotérmico de Gausson para las Palmas no se advierte ningún mes húmedo).

f) Recursos hídricos naturales escasos. (Para el abastecimiento directo de la población sólo se contaba hasta 1907 con un manantial, la fuente de los Morales en el barranco Guinguada, con un caudal de estiaje en 1904 de 15 l./s., lo que suponía calculando una población real de entonces de 50.000 hs. la exigua cantidad de 28 l./hs. y día).

g) Cobertura vegetal natural de matorral bajo casi predominantemente. Vegetación costera psamófila de afinidad africana y piso xerofítico de Kleinio-Euphorbiacea. Ausencia total, a excepción de algún palmeral como en el barranco Guinguada, de formación arbórea y frondosa.

h) Posición geográfica marítima. Constituyendo el mar por sí mismo una valiosa potencialidad:

- por su situación atlántica para las comunicaciones náuticas.
- como fuente de riqueza: pesquería y astilleros.
- como elemento de gran valor estético natural.
- porque supone un límite espacial forzoso para las direcciones del crecimiento de la ciudad.

i) Costas con bahías naturales abrigadas (Confital, Isleta) y playas bajas y arenosas (Las Canteras, Aicaravaneras y La Laja).

Este pues vendría a ser en síntesis el cuadro del medio físico virgen en la zona, aprovechado históricamente por la sociedad urbana de Las Palmas para el desarrollo de su ciudad. Medio físico que como se observa es limitado en cuanto a recursos naturales explotables económicamente en una economía de libre mercado; de un modo concreto actualmente solo dos, el derivado de su posición geográfica marina (el puerto) y el derivado del régimen climático subtropical en combinación con la disponibilidad de playas (atracción de un importante movimiento turístico).

Si a esta relativa indigencia añadimos como telón de fondo que tal situación se da a su vez en una isla de sólo 1.522 Km.<sup>2</sup>, sin ningún tipo de fuentes de energía propia hoy explotable, ni materias primas minerales, con disponibilidades hídricas limitadas y amenazadas, con extensiones forestales originales en equilibrio pero a lo

largo de la historia muy fuertemente deforestadas y con tan sólo como recursos directamente productivos actualmente la agricultura —aunque en estado de subdesarrollo y afectada por una fuerte crisis de estructura— y el turismo, se comprenderá mejor cómo el medio natural con que ha contado y cuenta la ciudad de Las Palmas no es lo suficientemente bien dotado como para haber admitido y seguir permitiendo un crecimiento urbano cualquiera, so riesgo de graves distorsiones internas en su sociedad y fuerte deterioro de su medio. En otras palabras que tal marco natural no puede soportar un crecimiento de explotación económica ilimitado ni una carga demográfica en progresiva acumulación.

Por todo ello Las Palmas, octava entre las ciudades del Estado por su volumen demográfico (según Padrón de 1975), ha venido registrando numerosas situaciones de conflicto que se podrían denominar económica-ambientales, resultado directo de una desafortunada adaptación de la estructura de la ciudad a las posibilidades que la naturaleza ofrecía. Así valórese el cuadro patológico urbano que esta ciudad ofrece hoy.

Para lo cual se eligen los siguientes tres parámetros:

- a) La estructura espacial.
- b) El equilibrio ecológico.
- c) La calidad de vida.

A) *Una estructura espacial fuertemente compartimentada en lo topográfico.*

Realidad física ésta que cuando contemporáneamente fue necesario haberla tenido en cuenta, sin embargo no se supo estimar en toda su dimensión ni por los organismos municipales ni ministeriales, ni por los creadores del planeamiento, ni en definitiva por la sociedad. Lo cual ha dado como producto el siguiente panorama:

— Ante importantes crecimientos demográficos en la ciudad modernamente (1883-1914 a razón de 1.424 hs./año; 1930-1960 a razón de 3.853 hs./año; 1960-1975 a razón de 10.328 hs./año), se ha producido un voluminoso agolpamiento de nueva población que la infraestructura de la ciudad no ha podido asimilar bien. Lo cual se ha traducido en una fuerte presión sobre los servicios y equipamientos de la ciudad «oficial» y, por otro lado, en una proliferación de nuevos espacios suburbanizados, infradotados y de habitats marginales sin ordenamiento y previsión alguna. Entre 1960 y 1970 el 37. % del crecimiento residencial de la ciudad

se llevó a cabo en forma plenamente de urbanización marginal<sup>11</sup>. De modo que por no contar con esa estructura espacial muy compartimentada, ante ese impacto demográfico, en la ciudad de hoy se observa:

- Una desorganización física en el proceso de urbanización de la ciudad. (Mera yuxtaposición de espacios urbanos).
- Una fuerte discriminación social en el uso residencial del suelo, asimismo como en las funciones urbanas culturales, administrativas, sanitarias. (Fuerte centralización por cuenta de los barrios dominantes).
- Una «periferia dormitorio» urbanísticamente semiaislada e infradotada. (En 1975 afectaba a una población equivalente a más de la mitad del total de la ciudad).
- Un muy congestionado sistema de circulación en los transportes de la ciudad con amenaza de colapso. La superficie ocupada de la red viaria es muy elevada. En 1970 se computaban 149,7 vehículos/1.000 hs. y 8,5 hs./turismo<sup>12</sup>. Además tal situación se ve aún más agravada por la dificultosa y torpe conexión entre los fragmentos de la ciudad. Por ejemplo, Las Palmas es una ciudad de excesivo desarrollo longitudinal de tal manera que la población de las nuevas urbanizaciones de la parte sur —Casablanca, Pedro Hidalgo, Laso, Tres Palmas, etc.— para llegar hasta el puerto o las Canteras tienen que recorrer más de 10 Km. de ciudad, o en otros casos para hacer un suministro comercial de productor o representante a público, o una simple visita entre familiares de barrios opuestos, es preciso atravesar previamente varios kilómetros de ciudad enjambrada o hacer complicados trasbordos de transportes públicos, debido también a una insuficiente red viaria de tráfico rápido. En resumen, un tráfico rodado muy obstaculizado especialmente en ciertas zonas con el correspondiente despilfarro de tiempo y el aumento por lo tanto de los costes económicos y sociales de la ciudad.

— En definitiva en esa estructura espacial vive hoy una población muy congestionada lo que se demuestra en su alta densidad ge-

11. Este tema ha sido tratado por el arquitecto Eduardo CÁCERES MORALES en su Tesis Doctoral *Un método de prospección sobre las relaciones forma/estructura en el crecimiento de una ciudad planeada*. Las Palmas, 1975. (Inédita). O también del mismo autor *Plan. Planeamiento. Planeamiento en Canarias*, cit., vol. 2, p. 155.

12. Datos extraídos de *Estadísticas del Tráfico en Las Palmas*, publicado en el Suplemento Dominical del diario "La Provincia", Las Palmas, domingo 1 de julio de 1973.

neral de población (15.500 hs./Km.<sup>2</sup> y 65 m.<sup>2</sup>/h. para el casco en 1975) y por su fuerte densidad de edificación singularmente en algunos sectores (Puerto, Isleta, Schamann. Arapiles, Triana, etc.)<sup>13</sup>.

B) *Un equilibrio ecológico en distorsión.*

— En efecto el paisaje vegetal natural ha sido desaparecido totalmente.

— Los recursos hídricos necesarios para el funcionamiento de la ciudad se encuentran enteramente dependientes de reservas amenazadas. Con frecuencia ha habido irregularidades en el abastecimiento e incluso racionamiento.

En 1973 el volumen total de agua suministrado a la ciudad fue de 18.472.880 m.<sup>3</sup>, distribuidos así: consumo urbano 76 %, consumo turístico 9,6 %, consumo industrial 8,5 %, consumo portuario 5,9 %.

Del total de Hm.<sup>3</sup> suministrados 4,50 Hm.<sup>3</sup> los proporcionó una potabilizadora de agua del mar y los restantes 13,97 Hm.<sup>3</sup> proceden de captaciones subterráneas —pozos y galerías—. Para el año 1973 en la ciudad de Las Palmas el consumo bruto individual era de 128,3 l./h./día, en cambio una buena dotación por la cantidad de población que tiene esta ciudad correspondería a 400-500 l./h./día<sup>14</sup>.

— Liquidación del campo de dunas del Istmo de Guanarteme (de unos 2.500.000 m.<sup>2</sup>) de gran interés para el equilibrio ambiental en la zona por su importancia naturalista, valor estético, posible uso de recreo y aislamiento personal. Oportunidad perdida de haber hecho de ella una reserva natural adyacente a la ciudad.

13. Tal densidad de población es la general correspondiente a la media de la ciudad. Incluida toda la superficie, esto es también la marginal no urbana como barrancos, eriales, laderas, etc., pero que se hallan dentro del perímetro del casco. Por ello la densidad real media de la ciudad andará en 1975 en torno a 17.000 ó 18.000 hs./km.<sup>2</sup>, y en algunos barrios en particular se superan los 20.000 hs./km.<sup>2</sup> Tales índices se enmarcan dentro de los valores de densidades de ciudades multimillonarias (según datos de 1970), como Moscú con 7.650 hs./km.<sup>2</sup> y 7 millones de habitantes, New York con 8.819 hs./km.<sup>2</sup> y 16,1 millones de habitantes, aunque en Manhattan sólo la densidad era de 25.500 hs./km.<sup>2</sup>, Londres con 9.100 hs./km.<sup>2</sup> y 11,6 millones de habitantes, Tokyo con 15.320 hs./km.<sup>2</sup> y 12,1 millones de habitantes, o París con 24.600 hs./km.<sup>2</sup> y 8,7 millones de habitantes, pero con la enorme diferencia de que Las Palmas, por fortuna, no llega todavía ni al medio millón de habitantes. (Los datos de las ciudades extranjeras se han extraído de Jacqueline BEAUJEU-GARNIER: *Les grands problèmes du développement de Londres, New York, Tokyo et Moscou*, en "Annales de Géographie", núm. 454, 1973, París, p. 643).

14. Datos obtenidos del informe privado para el Proyecto SPA-15 de J. A. MEDINA y J. R. ANGOLOTTI: *Demanda turística e industrial de agua en Gran Canaria*, septiembre de 1975 (mecanografiado).

- Destrucción de una buena parte de la costa natural afecta a la ciudad: cercenamiento de la playa de La Laja, eliminación de la costa natural a lo largo de la Avenida Marítima del Sur, amenaza de eliminación de la costa del Rincón, amenaza de cercenamiento de la playa de las Alcaravaneras. Resumiendo de 21,5 Km. de costa natural que corresponden de un modo inmediato a la ciudad de hoy sólo 12 Km. están todavía en estado natural. (La costa a la que nos referimos va desde la Punta de la Marfea a la Punta del Nido y desde la Punta del Confital al Rincón).
- En cuanto a las dos playas más cotizadas por la población residente y el turismo, ocurre que las Alcaravaneras (0,4 Km. de longitud) padece una contaminación constante importante de sus aguas por efecto de haber quedado englobada dentro de la dársena interior del Puerto, y las Canteras (3 Km. de longitud) se encuentra en peligro de alteración natural por sobrecarga de usuarios y por anegación a partir de la interrupción de las corrientes de arenas eólicas.
- Este equilibrio ecológico en distorsión lejos de detenerse va ampliando sus repercusiones conforme la ciudad anexiona nuevas zonas a su expansión. Así recientemente hay que computar la destrucción del palmeral del barranco Guiniguada, a consecuencia de la construcción sobre el mismo por cuenta del entonces Ministerio de Obras Públicas del tramo de autopista del Centro en el ingreso a la ciudad (1972); el grave deterioro del palmeral del barranco de Jinamar por la construcción a cargo del Instituto Nacional de la Vivienda del Polígono de Jinamar (1976), etc.

C) *Una calidad de vida empobrecida.*

Estrechamente relacionado con los dos apartados anteriores, la calidad de vida de Las Palmas, desde la sosegada y hospitalaria ciudad que fue hasta los años 30 y 40 de este siglo a la actual urbe eclosionada, ha experimentado tan sólo en un cuarto de siglo un enorme deterioro que ha engendrado numerosos casos de entropía en su organismo urbano.

- Eliminación total en favor de la masificación urbana de todo el extenso espacio que ocuparon antiguamente las fincas agrícolas de la periferia de la ciudad —vegas y huertas—, a partir de un proceso de urbanización ininterrumpido durante algo más de un siglo, desde las décadas de los años 50 y 60 del siglo XIX al inicio de la década de los años 70 del actual en que está en curso

de consumarse la urbanización del último «territorio agrícola de la ciudad»: la Vega de San José. (Para conocer cómo fue aquel estado original a mediados del siglo XIX consultar el plano de Las Palmas de Francisco Coello de 1849, el de la Dirección Hidrográfica de 1879 o el de Echegarreta de 1883).

- Raquitismo en espacios públicos libres y acondicionados. Gran escasez de espacios verdes auténticos, el índice estimado por el Ayuntamiento en 1973 sobre un criterio muy vago e inexacto de espacio verde era de 1 m.<sup>2</sup>/h., en cambio la ciudad no tiene propiamente ni un solo parque de categoría urbana global. El índice de espacio verde realísticamente en 1975 se encontraba en 0,5 m.<sup>2</sup>/h., cuando sin embargo, un valor aconsejable sería de 5 ó 6 m.<sup>2</sup>/h. y un valor ideal de 10 m.<sup>2</sup>/h., para una ciudad con la población de Las Palmas.
- A la vez auténticos espacios externos de función de ocio, con facilidad de acceso y donde el ciudadano pueda aislarse en plena naturaleza, la ciudad de Las Palmas los tiene pocos y bien lejos si consideramos la topografía insular. (Los Tilos y Montaña Doramas a 35 Km. por carretera y 600 m. de altitud; sistema central de cumbres desde los Llanos de la Pez a los Pinos de Gáldar a 50/40 Km. por carretera y a 1.700/1.900 m. de altitud; o Tamadaba a 60 Km. por carretera y 1.400 m. de altitud).
- Por otra parte, en la estructura urbana de la ciudad actual supone un peso específico importante el habitat de marginación y subdesarrollo. Así una morfología urbana de barriadas de promoción oficial, mixta o privada, de muy pobre calidad de diseño, de fuerte densidad neta de viviendas, de alta densidad de edificación, infradotadas en equipamientos colectivos y en ocasiones en emplazamientos que por sus pendientes son enteramente marginales (por ejemplo: Schamann, Arapiles, el Polvorín, San Francisco, Casablanca, etc.). Y peores condiciones suelen darse en los núcleos de viviendas de autoconstrucción (como San Juan, San Nicolás, Don Zoilo, Las Torres o las Coloradas por ejemplo) y focos de chabolismo (como en el barranco Guinguada, Risco de San Bernardo, Don Zoilo, el Rincón, etc.) que junto con la tipología anterior representaban en 1975 alrededor de un 60 % o más de la población global de la ciudad.
- Cabe a su vez sorprenderse por el desaprovechamiento que urbanísticamente se ha hecho de la abundancia de perspectivas abiertas que las laderas en esta zona ofrecían. De modo que amplios sectores que disponían de espléndidas posibilidades paisajísticas

han quedado disminuidos o destrozados por la nula o torpe solución de planeamiento dado, por la densa edificación, por el mal gusto estético o por la proliferación de habitats marginal.

- A todo lo dicho hay que añadir la notable mutación de fisonomía que ha conocido la ciudad. En efecto, el paisaje urbano con personalidad de Las Palmas, el de su perímetro histórico —Vegueta y Triana—, de gran armonía de entorno, de significado valor artístico —edificaciones de los primeros siglos de colonización (s. XVI y XVII), casonas canarias, creaciones en estilo neoclásico, romántico, neogótico y modernista—, de gran tradición histórica, en definitiva exponente del urbanismo histórico canario, ha quedado sensiblemente eliminado y sustituido por una mezquina renovación arquitectónica casi siempre antagónica con la trama urbanística heredada.
- Otro caso donde la renovación urbana aunque necesaria ha sido también de resultados nefastos, es en la zona del Puerto de La Luz. Este barrio desde sus orígenes, 1883, había aglutinado exclusivamente el asentamiento de diversas actividades directamente vinculadas a la función portuaria: almacenes de mercancías, depósitos de combustibles, comercios, agencias, consignatarias y bancos, etc., y al mismo tiempo residencia principalmente de una población asalariada en una urbanización de tipo horizontal. En cambio, desde los años 60 del actual siglo se produce en su cuadro urbano una sensible renovación. El barrio ha pasado a ser el núcleo turístico principal de la ciudad, de tal manera que la actividad hotelera-turística con todas sus ramificaciones ha llegado a ser la dominante. Pero tal proceso se ha efectuado sin control, de modo que la operación de sustitución, que ya afecta a más del 70 % de los edificios antiguos, se ha efectuado sin modificar en absoluto la antigua trama urbanística, antes equilibrada (espacios viarios / espacios edificados), con lo que al predominar un tipo nuevo de edificación en altura el resultado ha sido un excesivo coeficiente de edificabilidad ( $m.^3/m.^2$ ) con todas las consecuencias que ello supone, en una zona precisamente donde la función urbana base es la del turismo.
- Otros casos llamativos donde el incremento del dinamismo urbano no planificado adecuadamente ha introducido destrucciones en el entorno urbano ha sido, por ejemplo, en el histórico barrio de pescadores de San Cristóbal, en el sur de la ciudad. A partir de la construcción y apertura de aquel tramo de la autopista del Sur (1962) quedó auténticamente enclaustrado a su

reducido espacio vital. O el actual caso de la avenida Mesa y López en proceso de consumación. Ha sido el único paseo-rambla que ha tenido la ciudad, sin embargo a partir de la concurrencia de dos factores, en gran medida producto del mal planeamiento, ha desaparecido toda posible función de recreo, ahora es un aparcamiento, de modo que sólo espera que un decidido Edil determine liquidarla. Tales factores han sido por un lado, la excesiva convergencia de tráfico rodado procedente de la ciudad alta y del ingreso de la actual autovía general del Norte, y, por otro, el desatino de permitir y fomentar el surgimiento en dicha avenida de un nuevo C.B.D. (Area Central de Negocios) de gran poder de convocatoria de público, a partir de la instalación de grandes almacenes comerciales de cadenas nacionales.

En conclusión, este puede ser por lo tanto el sombrío panorama que ofrece el examen del aprovechamiento que la sociedad urbana de Las Palmas ha hecho de las posibilidades que el medio físico aquí ofrecía.

Así pues, resulta un balance final que se presenta pesimista entre otras razones por haber usado inadecuadamente la estructura natural de este territorio y, además, ante el futuro, una situación presente amenazada por diversas causas que se desprenden solas del análisis hecho, pero en particular porque esta ciudad en su crecimiento ha apurado hasta el límite su propio espacio vital, de forma que está dando lugar a que las dos únicas actividades productivas con importancia de su sistema económico hayan ido retrocediendo cada vez más en su «base natural»: el turismo, playas y espacios abiertos, y el Puerto, había y zonas para servicios e instalaciones.

De modo que por ocupar con construcciones hasta el último palmo de tierra emergida, se está hipotecando cara a un futuro cercano el incremento de playas y espacios de recreos, así como por otro lado, las demandas para ampliación portuaria.

De hecho Las Palmas como ciudad está llegando al techo de sus posibilidades en cuanto a recursos naturales turísticos y portuarios, salvo operaciones de reconversión urbanística o natural de gran envergadura, porque en definitiva lo que ha hecho es arrinconarlos. Curiosa, pero también dramáticamente, es como si esta ciudad no supiera hacer otra cosa a medio plazo más que devorarse y destruirse.