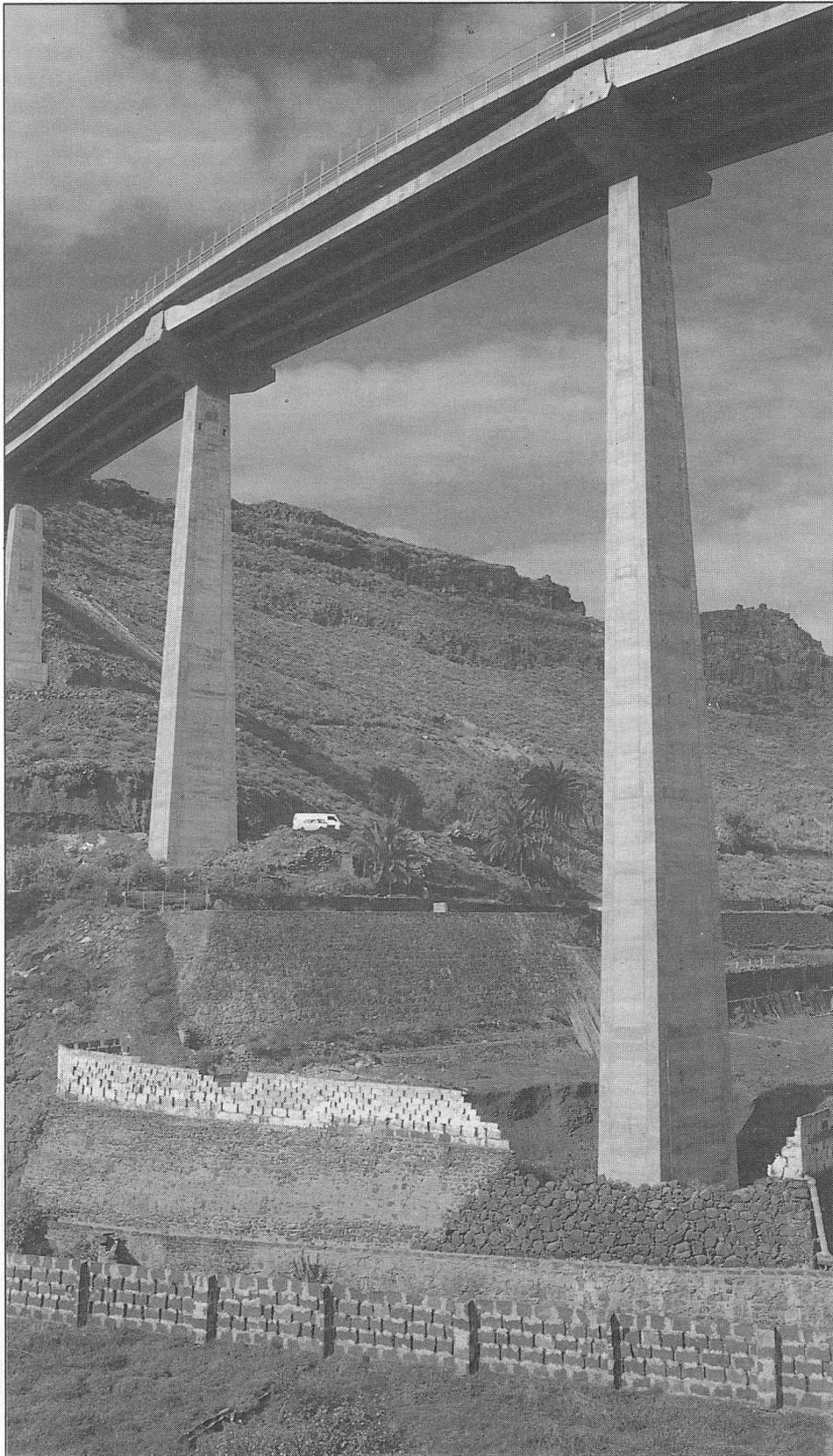


LAS CARRETERAS DEL NORTE DE GRAN CANARIA Y LA TRANSFORMACIÓN DE LOS USOS DEL TERRITORIO



El impacto de las nuevas vías puede ser importante.

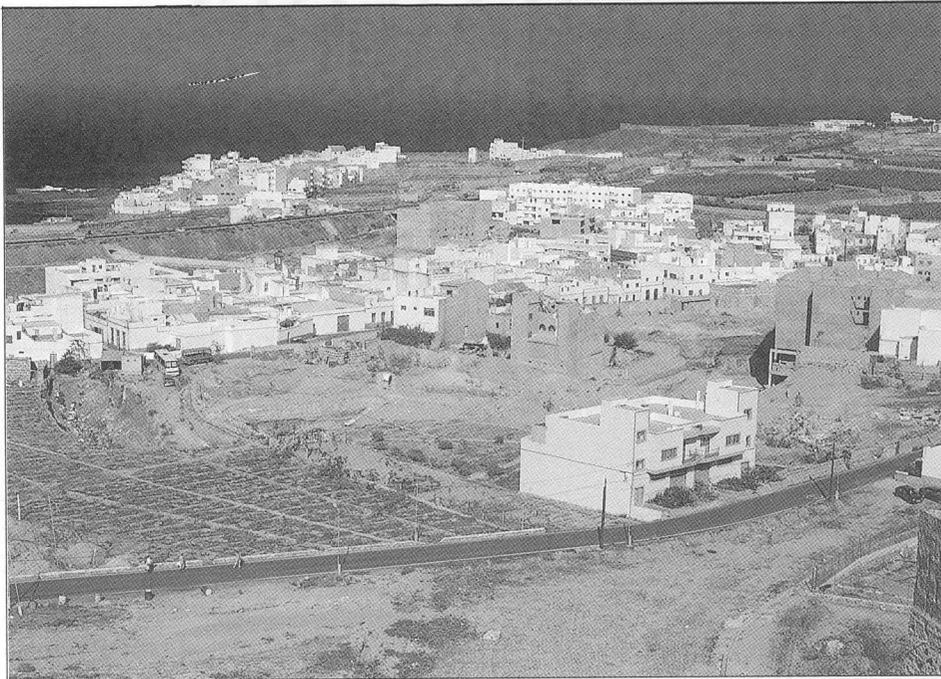
El presente trabajo expone la evolución de la red viaria a lo largo de la fachada norte gran Canaria, durante las últimas décadas. La misma, como es posible comprobar, ha tenido una notable incidencia en el espacio. Ello, no sólo por las transformaciones que crea el trazado de una carretera, al modificar sustancialmente la zona directamente afectada, sino, sobre todo, por una serie de cambios que se traducen en una disminución de costes en el transporte y, especialmente, una mejor y mayor accesibilidad.

Conviene tener en cuenta, que si bien en un principio, en el caso del norte gran canario, se reclamaba la mejora de las carreteras, como forma de acercar los productos agrícolas de exportación a los puertos de embarque, ciertamente su función posterior ha sido otra muy diferente.

De esta manera, se ha facilitado que el excedente de fuerza de trabajo en el sector agrícola, pudiera ser utilizado en el sector servicios o la construcción, tanto en Las Palmas de Gran Canaria, como en el sur de la isla. Con el aumento del parque automovilístico y la mejora de las carreteras, el trabajador puede seguir viviendo en su localidad y trasladarse a diario a su puesto de trabajo en la capital o el sur turístico.

En una fase más reciente, ante la progresiva competencia del suelo urbanizable sobre el agrícola, la autovía del norte cumple el papel de revalorización de ese suelo, al facilitar el acceso desde las urbanizaciones que de forma progresiva se van planeando en este sector de la isla. De esta forma, la publicidad de las agencias inmobiliarias recalca que su casa se encontrará "a pocos minutos de Las Palmas de Gran Canaria".

Pero vamos a analizar las obras realizadas a lo largo de este sector, que en poco más de dos décadas han supuesto unas ingentes inversiones, con la realización de importantes obras de ingeniería, transformando un amplio espacio agrícola y facilitando futuras intervenciones especulativas.



El espacio agrario cede paso a las construcciones.

● EVOLUCIÓN

Aunque como ya se ha apuntado, las repercusiones de estas carreteras se considera que son realmente significativas más allá del trazado de las mismas, conviene tener en cuenta el impacto ambiental que producen. Ello porque se trata de vías que van a desarrollarse por zonas con gran abundancia de terrenos de cultivo, en su mayoría de regadío, afectando por tanto a parcelas y a sistemas de riego.

Hay que tener en cuenta que de los 932.821 metros cuadrados afectados por las expropiaciones por carreteras en la zona norte de Gran Canaria, desde los años 1966 hasta 1991, unos 429.191 m² es decir, el 46% de los mismos estuvieron dedicados a plataneras.

En ese período de tiempo unas 43 hectáreas de plataneras desaparecieron de la zona norte, por el trazado de nuevas vías de circulación. Sumando el resto de tierras afectadas, invernaderos y otros cultivos, de regadío en buena parte, se trataría de 59 hectáreas.

Pero hagamos un desglose de cada una de estas actuaciones.

● TRAMO EL RINCÓN - BAÑADEROS

Sin duda, éste ha sido el tramo de carretera que más "se hizo esperar" y que supondría el inicio de una serie de modificaciones en todo el viario del norte insular.

Los medios de difusión de la época, más concretamente la prensa escrita, hacían hincapié en la necesidad de superar los 6 kilómetros que separaban Casa

Ayala en Las Palmas de Gran Canaria, hasta Bañaderos ya en Arucas. Los argumentos enarbolados señalaban, entre otras razones, la disminución de costes en el "desgaste de material rodante y consumo de combustible", tanto para el transporte de pasajeros, como para el transporte de fruta al Puerto, y el traslado de mercancías hacia el interior. Además, la nueva carretera sería, cómo no, un atractivo más para el turista: la "carretera del plátano".

Sin duda, ésta es la obra que afectó a una mayor superficie, dedicada prioritariamente al cultivo del plátano. De los 345.907 metros cuadrados ocupados, 155.218, el 44,85%, correspondían a pla-



Las plataneras retroceden ante el avance de las carreteras.

taneras. Se suma a ello, un 18,3% de otros cultivos. En total, se verían afectadas unas 116 parcelas, entre cultivos, casas, caminos, eriales y terreno improductivo.

Aparece claro que los terrenos afectados eran en su mayor parte de excelente calidad, ocasionando el trazado un sesgo del plano, lo que lleva aparejado una fragmentación agrícola evidente (Pérez Marrero, L.M., 1991).

Pero sin duda, el efecto más trascendente de esta nueva carretera, sería la posibilidad de "acercar" las localidades del norte y noroeste insular, evitando el dar un rodeo por Arucas. Aspecto este último, que redundaría en un descenso de la actividad comercial de dicha ciudad, al no ser punto obligado de paso de todos los vehículos que se desplazaran al norte de la isla y hacer más accesible la capital.

Pero, sobre todo, la nueva autovía daría pie a que los alcaldes de la fachada norte insular, Arucas, Firgas y Moya, reclamaran a su vez la construcción de nuevas carreteras que enlazaran sus respectivos cascos urbanos con la nueva "pista".

● TRAMO BAÑADEROS - SAN FELIPE

Lógica continuación de la nueva autovía, sería el "acondicionamiento" de este tramo de carretera, que a pesar de su corta extensión, apenas 4,4 kilómetros, afectaría a un importante volumen de terrenos cultivados, así como de parcelas.

Desaparecerían nada menos que 193.167 metros cuadrados de plataneras (69,6%), invernaderos (0,01%) y otros

cultivos (22,4%). Pero sin duda, el aspecto más destacado será la gran cantidad de parcelas afectadas, unas 158, lo que da muestra de la alta fragmentación del espacio agrario.

Asimismo, al atravesarse un área más densamente poblada, hay una sensible presencia (2,9%) de construcciones o solares afectados.

Sin embargo, el desarrollo de este nuevo trazado y la desaparición de una significativa cantidad de hectáreas dedicadas a cultivos, contribuiría a la definitiva desaparición de otras parcelas cultivadas y daría lugar al progresivo levantamiento de una serie de edificaciones, básicamente en su margen norte, y a la práctica consideración como zona urbana de todo este trayecto.

- TRAMO SAN FELIPE - GUÍA (CUESTA DE SILVA)

Evidentemente, aunque se acortaran distancias entre el noroeste y Las Palmas de Gran Canaria, la Cuesta de Silva seguía siendo un gran obstáculo. En este caso, la fuerte inversión necesaria para superar este peligroso tramo de carretera, por su sinuosidad y desprendimientos, sería objeto de polémica.

Desde el punto de vista de los cultivos afectados, proporcionalmente, ésta sería la obra que menos plataneras eliminara: un 28,8% del total de superficie expropiada. En cuanto a otros cultivos e invernaderos, un 10,4% del total.

Al respecto, sin duda la difícil topografía de la zona por donde discurría la nueva variante, no favorecía precisamen-



El trazado de la autovía de Arucas, atraviesa una importante zona agraria.

te la presencia de parcelas de cultivos.

- ACCESO A LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Esta obra, aún en ejecución, no ha tenido una mayor trascendencia en cuanto a la superficie cultivada afectada, sólo unos 812 m² (el 2,7%) de plataneras y 7.240 m² (24,1%) de otros cultivos. Estos datos frente a los 4.757 y 17.201 de erial, arrifes e improductivo, pueden dar idea, por un lado, de los efectos del primer trazado, que llevaron al abandono de muchas plantaciones y por otro, del notable descenso de las superficies cultivadas.

No obstante, aunque la superficie cultivada afectada no haya sido importante, la incidencia espacial de esta nueva obra, que incide en los accesos del norte de la capital grancanaria, trasciende de su simple trazado. Presentada como solución a los continuos atascos que a diario colapsan la entrada de la capital, de hecho estos accesos facilitarían aún más que un número cada vez mayor de habitantes de Las Palmas de Gran Canaria, puedan buscar su residencia fuera de la ciudad y que los habitantes de los municipios del norte permanezcan en sus áreas rurales, cada vez menos rurales por cierto.

- TRAMO DE CIRCUNVALACIÓN DEL NOROESTE

Culminación de todo el proceso de "renovación" de la red viaria del norte, viene a ser el proyecto, ya aprobado, del tramo llamado "Circunvalación del noroeste" y que tendrá una longitud de 11,6 kilómetros.

La nueva autovía, que partirá desde la intersección de la Cuesta de Silva, hasta llegar a Agaete, presenta como aspecto más destacado de su trazado el desdoblamiento de su calzada, en un amplio tramo que va desde su inicio hasta San Isidro de Gáldar. La intensidad de tráfico de 16.000 vehículos al día existente en esta zona, es la que ha decidido a las empresas encargadas del proyecto a plantear esta alternativa.

Esta carretera seguirá sólo parcialmente el actual trazado, ocupando nuevos terrenos y desarrollándose por el margen izquierdo del barranco de las Garzas, dejando a la derecha la ciudad de Gáldar



Desaparecen importantes superficies dedicadas a la platanera.



Cada vez menos plataneras y más casas.

y acercándose, a partir de San Isidro, a la costa, siguiendo una variante cercana al litoral, hasta llegar a Agaete.

Las corporaciones municipales de los tres municipios afectados se han mostrado conformes con el proyecto propuesto por el Servicio de Carreteras del Gobierno Canario, donde, como se ha reconocido en la prensa, han entrado en juego condicionantes técnicos y políticos.

En cualquier caso, el desarrollo de esta nueva vía llevará aparejado una serie de efectos, como los ya expuestos anteriormente.

● AUTOVÍA DE ARUCAS

Hemos dejado para el final esta autovía que, como ya se indicaba anteriormente, ha sido una de las “consecuencias” más destacables de la construcción de la carretera El Rincón-Bañaderos.

Sin duda, ésta ha sido una de las obras viarias que ha levantado mayor polémica en los últimos años, consecuencia de la rica zona de cultivos que afectaría y de las claras maniobras especulativas que se orquestaban tras dicho proyecto.

De hecho, con el trazado previsto para esta nueva autovía, como señala R. Díaz, “no se pretendían salvaguardar legítimos intereses económicos, sociales y paisajísticos, sino que el fin primordial de dicha vía no era ‘acortar distancias y ahorrar gasolina’, es realmente revalorizar, poniendo nuevos suelos en el mercado inmobiliario”. (Díaz, R., 1986).

De esta forma, no sólo se eliminó una importante superficie de plataneras, 60.426 m² y de otros cultivos, 19.988 m²,

sino que esto afectó a una gran cantidad de pequeños propietarios, pues como se puede observar en el cuadro, el volumen de parcelas supera con creces y proporcionalmente, a las de las otras expropiaciones realizadas en toda la zona norteña.

La desestimación de otros trazados alternativos, que hubieran supuesto claramente un menor número de expropiaciones, deja ver bien a las claras, que no sólo se buscaba mejorar las comunicaciones.

Las evidentes comunicaciones del poder local y grandes propietarios del suelo, sirvieron para definir, por un lado, un trazado que “cruzase por determinados trayectos, que no afectarían ciertas fincas y predios...”, y por otro “que se la

dejara ubicada suficientemente cerca y así dejar abierta la posibilidad de urbanizar los terrenos aledaños”.

A ello se debe añadir otros aspectos comunes con los casos anteriormente estudiados: la imposibilidad de mantener parcelas que vieron disminuida aún más su exigua superficie, o las dificultades añadidas de la infraestructura de riego que se vio afectada, disminuyendo las posibilidades de acceder al agua necesaria para los cultivos.

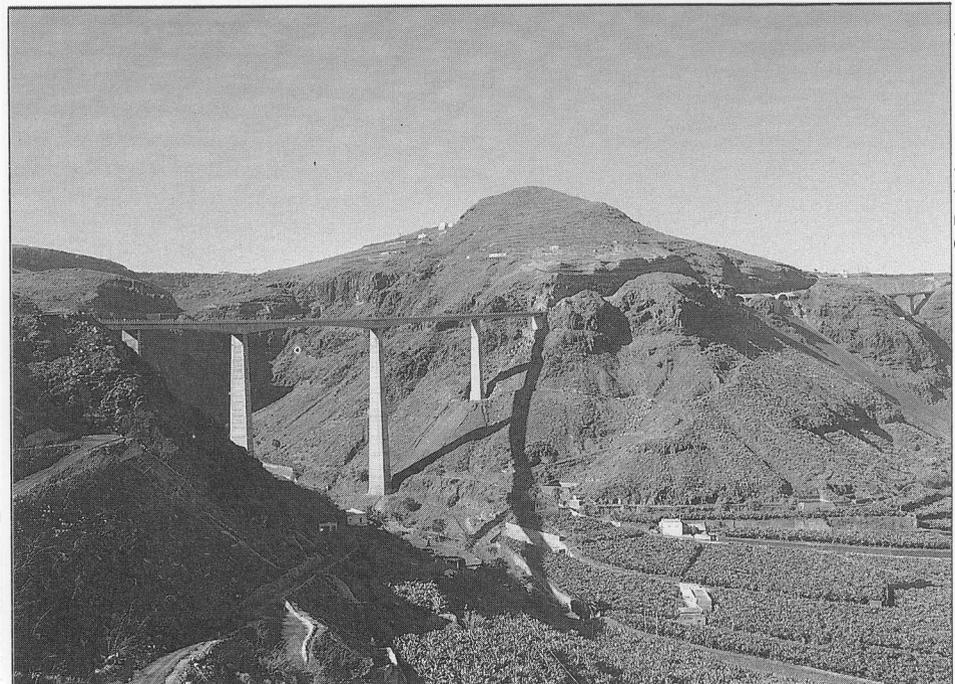
● ALGUNAS REFLEXIONES

De lo expuesto es posible deducir, que si bien no es desdeñable la cantidad de hectáreas de cultivos afectadas por las nuevas carreteras construidas en el norte de Gran Canaria, su incidencia va bastante más allá de los desmontes y aplanamientos por tractores y demás maquinarias.

Desde lo más próximo a lo más lejano, es posible percibir cómo la nueva construcción y/o ampliación de carreteras, lleva aparejada una revalorización de los terrenos aledaños a las mismas y de las urbanizaciones que puedan levantarse en zonas cercanas o de influencia, por así definirlos.

En muchos casos, estas urbanizaciones obedecen a simples parcelaciones “clandestinas” o en otros casos, se recurre a la creación de amplias extensiones de suelo urbano o urbanizable y/o a la modificación del planeamiento urbanístico existente.

Por otra parte, estas actuaciones viarias, suelen hacerse sin un mínimo, y últimamente obligatorio, estudio de impacto



El norte grancanario ha monopolizado un importante cambio en su red viaria.

TERRENOS AFECTADOS CARRETERAS ZONA NORTE DE GRAN CANARIA EN M² (1966-1991)

	EL RINCÓN	BAÑADEROS-SAN FELIPE		SAN FELIPE-GUÍA (SILVA)		ACCESO A LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	AUTOVÍA ARUCAS	TOTAL	% DEL TOTAL
	BAÑADEROS	ARUCAS	MOYA	MOYA	GUÍA				
PLATANERAS	155.218	58.629	87.375	17.315	49.416	.812	60.426	429.191	46,01
INVERNADEROS			.40		8.995			9.035	0,96
OTROS CULTIVOS	63.511	6.865	40.258	10.840	4.330	7.240	19.988	153.032	16,40
ERIAL	10.750	2.989	3.735	23.400	111.031	4.757	20.382	177.044	18,97
ALPENDES, ALMACENES, ESTANQUES		.490	.173		1.215		.737	2.615	0,28
CASAS, PATIOS, SOLARES	1.606	5.352	.806		1.230		.766	9.760	1,04
CAMINOS	1.272	1.020	1.817		3.549		12.796	20.454	2,19
ARRIFES/IMPRODUCT.	113.550					17.201	.939	131.690	14,11
TOTALES	345.907	75.345	134.204	51.555	179.766	30.010	116.034	932.821	
	345.907	209.549		231.321		30.010	116.034	932.821	
PARCELAS	.116	59	49	9	78	.19	.172	.552	
		158		87					

* SÓLO REFERIDO PROPIEDADES PRIVADAS.

FUENTE: MOPU, Consejería de Obras Públicas, Cabildo Insular. Elaboración propia.

ambiental, (Peñate, C., 1990), con lo que las consecuencias añadidas pueden ser aún más negativas, tanto desde el punto de vista paisajístico, estético, como de destrucción de recursos naturales (tierras de cultivo,...) o culturales.

La inversión necesaria para desarrollar este tipo de obras corre a cargo de la Administración Central en un primer momento, y autonómica posteriormente, tras la transferencia de las correspondientes competencias a la Consejería de Obras Públicas y Urbanismo del Gobierno de Canarias. Los presupuestos a invertir en las mismas se han disparado desde las previsiones iniciales, que señalaban la cantidad de 1.500 millones de pesetas para las obras de variante de la Bahía del Rincón, acondicionamiento Bañaderos - San Felipe y Variante de la Cuesta de Silva (Cañas Barrera, A., 1975).

Las cantidades que finalmente ha invertido la Administración en estas obras ha multiplicado varias veces ese presupuesto inicial, tanto por el aumento de costes, como por los "imprevistos" surgidos en su ejecución.

El capital necesario para mantener esta línea de actuaciones, llega a ser imposible de sostener por los presupuestos de la Comunidad Autónoma, de tal manera que a pesar de existir la totalidad

de transferencias, se soliciten aportaciones del Gobierno Central, vía Plan de Carreteras estatal del MOPU, para poder hacer frente a los cada vez más altos costes de construcción de autovías y autopistas.

Cabe añadir que estas multimillonarias inversiones, que detraen una parte considerable del presupuesto, caen en manos de grandes empresas constructoras, que tiene sus sedes centrales bien lejos del Archipiélago, y que son las únicas que cuentan con el capital y los medios de producción necesarios para llevar a cabo este tipo de obras.

Ante ello, nos encontraríamos por una parte, con una serie de propietarios del suelo que exigirían la construcción de todo tipo de carreteras que "acercaran" sus parcelas al mercado inmobiliario, revalorizándolas. De otra, la presión de grupos económicos de gran peso.

Finalmente, los propietarios que han accedido a su coche particular por las facilidades que ofrece el mercado financiero y que reclaman incesantemente mejores carreteras. Carreteras libres de atascos que permitan a esta fuerza de trabajo llegar a su puesto laboral, sin tener que sufrir diariamente atascos de horas de duración, a la entrada y salida de la capital.

Ahora, con modernas autovías, el crecimiento del parque automovilístico ha hecho que en determinadas horas del día, se pueda tardar más en llegar a un destino, que hace una decena de años por las ya hoy obsoletas carreteras.

Conviene tener en cuenta una ley que se aplica a la construcción de carreteras, que es la siguiente: "no importa la superficie de tierra que quede enterrada bajo el asfalto para aliviar la congestión de tráfico, siempre habrá coches suficientes para producir un atasco" (Seymour, J. y Girardet, H., 1987).

Ante ello, habría que plantear pues una opción radicalmente distinta a la actual, con una potenciación real del transporte colectivo, descentralización y creación de nuevos puestos de trabajo que eviten desplazamientos masivos diarios de la población y, por supuesto, un control más efectivo de la propiedad y uso del suelo.

RUBÉN NARANJO RODRÍGUEZ