

**COMPORTAMIENTOS ESPACIALES DE LAS ÁREAS
URBANAS CON USOS INDUSTRIALES EN CRISIS:
EL CASO DE GUANARTEME Y SANTA CATALINA
(LAS PALMAS DE GRAN CANARIA)**

**SANTIAGO HERNÁNDEZ TORRES
GUILLERMO MORALES MATOS**

INTRODUCCIÓN

Los acontecimientos históricos de un espacio geográfico dado muchas veces se hayan representados en los procesos territoriales que en él han tenido lugar, por los cambios del funcionamiento de un área a partir de la transformación del sistema de elementos económicos y sociales que lo protagonizan. Aunque en este caso el continente americano encuentra escasas relaciones con el tema a plantear, limitadas a los aspectos comunes y diferenciales entre lo ocurrido en un lugar y en otro, conviene resaltar y aprovechar la oportunidad brindada por el devenir de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria desde finales del siglo pasado y el comportamiento de dos sectores urbanos caracterizados por una funcionalidad manifiesta dentro de su organigrama, y ponerlas a conocimiento en el marco de discusión ofertado por el Coloquio, con la madurez que le dan sus años de existencia.

En esta ocasión se ofrece la posibilidad de desarrollar un tema tan amplio como el de la «Geografía y Medioambiente», en el que entroncar las conclusiones de esta cuestión tan escasamente tratada por los especialistas. La idoneidad de incluir una ponencia como ésta dentro de dicho epígrafe aparece justificada por la razón de ser del desarrollo de los usos industriales como hecho geográfico indiscutible y, más aún, por la definición que aportan al paisaje urbano afectado, a lo largo de los procesos temporales de su implantación territorial, ya puesto de manifiesto desde hace varias décadas en otras ciudades del mundo (J. Char-donnet, 1965; C. Tandy, 1975; B. Dezert, 1978; R. Méndez, 1986...).

Por tanto, nadie duda ya del papel que la ocupación industrial del espacio, en sus diversas formas, juega en el dinamismo de las ciudades.

Tengan las actividades fabriles mayor o menor proporción en el conjunto de la economía urbana, su participación en el complejo sistema territorial estimula el desarrollo de los grandes asentamientos humanos, siendo un irrenunciable tema de discusión desde la Revolución Industrial, que vino a facilitar las relaciones entre la industria y las economías de aglomeración en un proceso de centralización del funcionamiento de los elementos socioeconómicos que han dominado en los países desarrollados desde aquel entonces (T. Kemp, 1981: 21). Esta importancia adquiere mayor complejidad si a las estructuras meramente fabriles les añadimos los usos del espacio que por sus características poseen una concepción industrial con unas implicaciones paisajísticas y territoriales diferentes, las cuales conviene ser estudiadas como tales. Ello, a su vez, diversificaría el número de ciudades susceptibles de presentar un binomio industria-espacio con una apreciable incidencia en su movimiento. Las Palmas de Gran Canaria podría ser perfectamente una de ellas.

Pese a que muchos autores han insistido en las dificultades del proceso de industrialización en el Archipiélago Canario (J. A. Hernández, 1984; F. Manero, y M.^a H. Pascual, 1989; R. Méndez, 1995;...), refrendado en Gran Canaria con el descenso de la mano de obra industrial a partir de 1975 —de un 27% a un 20,5%— (S. Hernández, 1996: 26), no es menos cierto que la intercalación de las estructuras industriales en el entramado urbano ha configurado unas ineludibles implicaciones en el funcionamiento de la ciudad desde el siglo XVI, en base al desarrollo de la manufacturación de productos alimenticios (caña de azúcar, vid, pesca, harina, bebidas, etc.), el tabaco, de la construcción y reparación naval, de almacenamiento y depósito, de los polígonos industriales, de las centrales eléctricas y otras infraestructuras de abastecimiento e, incluso, de la actividad minera.

En las diferentes etapas históricas del proceso de industrialización del espacio urbano, cada una de estas estructuras han representado un papel, al calor del predominio de las actividades agrarias y terciarias, que explica multitud de circunstancias que se han dado en el fenómeno urbano y, en cambio, se han visto relegadas a un plano marginal por la investigación geográfica.

En este artículo se pretende sacar a la luz una serie de cuestiones que por razones de espacio sólo podrán ser puestas sobre la mesa, relacionadas con la situación actual de dos barrios urbanos —Santa Catalina y Guanarteme—, cuyas referencias tienen un lugar destacable en una ciudad que revela una impresionante capacidad de transformación en los albores del siglo XXI. Luego, la discusión de los diferentes agentes sociales (geógrafos, historiadores, urbanistas, técnicos de la Administración,

etc.) se encargarían de dar forma a los diferentes planteamientos que nos lleven a comprender de un modo adecuado ciertos procesos incidentes en el desarrollo urbano.

PROCESO DE IMPLANTACIÓN DE LOS USOS INDUSTRIALES EN LOS BARRIOS DE SANTA CATALINA Y GUANARTEME

Ante esta cuestión siempre conviene insistir, antes que nada, en las características de las zonas costeras para con el desarrollo de las actividades productivas y de la misma trama viaria. La bibliografía geográfica e histórica ha hecho especial hincapié en las intensas relaciones que se establecen entre este tipo de espacios y la vida humana. En relación a los usos que nos ocupan, *«la convergencia de infraestructuras de transporte y la función del litoral como espacio soporte de las plataformas intermodales explican buena parte de la concentración de la actividad industrial en esta franja de territorio. Las facilidades portuarias para la recepción de materias primas, la expedición de los productos manufacturados, la cercanía de los mercados de consumo y la ubicación de una importante proporción de la mano de obra, justifican un desarrollo espacialmente diferenciado de los procesos fabriles y manufactureros»* (J. M. Barragán, 1993: 83). No resulta difícil asociar este entramado a los casos de Santa Catalina y Guanarteme.

Desde el punto de vista urbanístico general, estos sectores se han desarrollado en diferentes momentos dentro del proceso de crecimiento y consolidación de la ciudad, lo que favorece la existencia de diferentes aspectos en las estructuras industriales entre ambos. No vamos a insistir demasiado en dicho proceso, en tanto que otros autores han realizado completos trabajos en este sentido (A. Herrera Piqué, 1978, y J. F. Martín Galán, 1984). Sin embargo, conviene recordar ciertas claves que ayudarán en gran medida a comprender el tipo de implantación industrial.

El primero en tomar forma fue el barrio de Santa Catalina que a principios del siglo XX constituyó el área hacia las que se desahogaron las necesidades inmediatas de suelo por parte de un Puerto de La Luz, el cual había iniciado su operatividad hacia el año 1902 tras varias décadas de construcción (A. Herrera, 1984: 288). La irrefrenable actividad comercial e industrial de sus orígenes pronto exigió superficies de terrenos sobre las que asentar las edificaciones e infraestructuras relacionadas con ambas. El entorno previo al conjunto volcánico de La Isleta y, sobre todo, el campo dunar sobre el que actualmente se asienta la zona baja de la ciudad fueron la salida natural a estas exigencias, com-

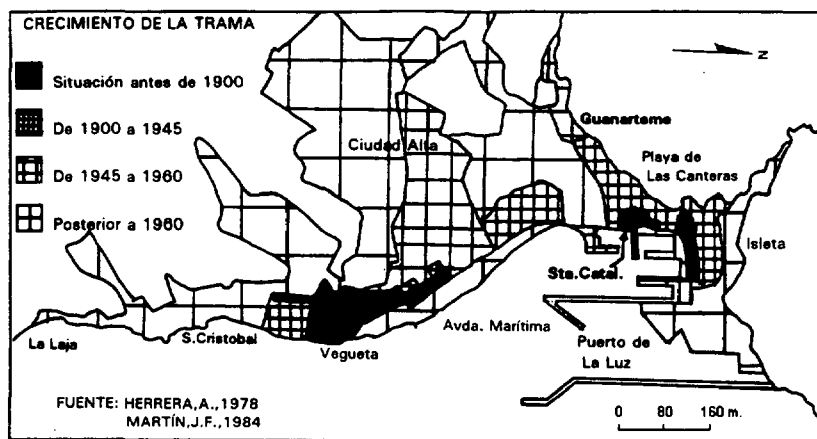


FIGURA 1.—Los barrios de Santa Catalina y Guanarteme en el desarrollo cronológico y espacial de Las Palmas de Gran Canaria.

plementándose con el núcleo residencial preexistente del barrio de La Isleta, que poco a poco iría ocupando las laderas lávicas que descendían desde la Montaña del Vigía. Esta circunstancia fue prevista por el propio Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, desde el cual se promovió el *Plan de Ensanche para el Puerto de La Luz*, aprobado definitivamente en 1900 (J. F. Martín, 1978: 129).

Al margen de las manzanas residenciales que se extendieron sobre los arenales, todo el frente litoral fue llenándose de almacenes, instalaciones fabriles, talleres y astilleros de reparación naval que constituyeron un conjunto lineal que dieron a esta zona unas características propias respecto al núcleo de Vegueta-Triana-Arenales, es decir, el núcleo originario de la ciudad y su sector de expansión de mediados del siglo XIX, en un período en el que aún no se había producido la definitiva conurbación de ambos polos —años 40—. En la figura 2 se intenta representar esta formación espacial, posibilitado ello por el plano del arquitecto Fernando Navarro Navarro (AA.VV., 1911).

Por tanto, la actividad portuaria fue el motor que originó estos movimientos urbanísticos. La entrada y salida de productos con destino a los mercados europeos, en especial a Inglaterra, intensificó las relaciones comerciales entre las potencias coloniales y la ciudad, generándose un cúmulo de inversiones de capital predominantemente extranjero, sin desdeñar el papel de las empresas canarias, que facilitó el desarrollo de nuevas instalaciones y protagonizaron los inicios de la ruptura del mo-

delo de industrialización artesanal que hubo predominado en Gran Canaria desde el mismo siglo XVI hacia unas estructuras modernas y capitalizadas.

La caracterización de este foco como industrial se ha llegado a confirmar hasta el punto de decir que el sector fabril de la ciudad se «circunscribía a los talleres de fundición y construcción navales establecidos en el Puerto de La Luz, en manos casi exclusivamente de casas inglesas, la fabricación de cigarrillos... y la preparación de conservas de pescado y sus derivados por la Sociedad de Pesquerías Canarias» (J. F. Martín, 1984: 208). En todos los casos, el recinto portuario sirve de base irrenunciable al funcionamiento de la actividad, en la vertiente manufacturera en algunos y de intercambios comerciales en otros.

Sin embargo, si a la estructura fabril se le complementan una serie de edificaciones destinadas al almacenamiento de carbón y de los productos comercializados por los empresarios locales e ingleses, tendremos un conjunto lineal que abarcaba prácticamente desde el «Antepuerto» —actual Muelle Naval— hasta la base del «dique de abrigo» del puerto por aquel entonces —primeras décadas—. De hecho, eran los almacenes los que básicamente daban carácter «industrial» a este espacio urbano, debido a su importante proliferación.

En los años veinte y treinta, prosiguió el volumen de negocios de los empresarios ingleses, dando vida a un dinamismo económico de tal envergadura que en 1937 el área seguía siendo «el principal centro de operaciones marítimas del Imperio británico en las Islas» (F. Quintana,

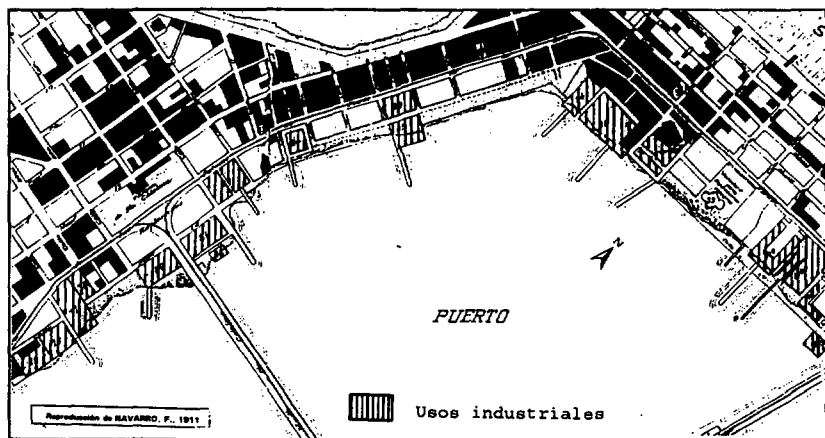


FIGURA 2.—Distribución de los usos industriales en el frente costero del área de Santa Catalina y Puerto de La Luz-La Isleta, a principios de siglo.

1992: 156), muchas de cuyas empresas habían proseguido la labor de punta de lanza ejercida por las entidades carboneras implantadas a fines del siglo XIX, en el muelle de Las Palmas —actual Parque de San Telmo— y que se reintegraron a la nueva infraestructura marítima, junto a las de nueva incorporación (*Blandy, Grand Canary Coaling, Wilson Sons, Cory*).

CUADRO 1

PRINCIPALES EMPRESAS INGLESA INSTALADAS EN EL ÁREA DE SANTA CATALINA-PUERTO DE LA LUZ, A FINES DE LOS AÑOS 30

- Cory Hermanos y Compañía
- Sociedad Petrolífera Española
- Grand Canary & Blandy's Engineering
- Grand Canary Coaling Co.
- Miller & Co.
- Compañía Nacional de Carbones Minerales
- Comp. Carbonera de Las Palmas
- Blandy Brothers
- Compañía General Canaria de Combustibles

Fuente: F. QUINTANA, 1992. Elaboración propia

El sector de Guanarteme, en cambio, debió esperar varias décadas hasta configurarse como área urbana predominantemente industrial, pese a que ya desde principios de siglo existían en la zona diferentes instalaciones e infraestructuras de gran relevancia en el funcionamiento característico de Las Palmas de Gran Canaria.

En efecto, en 1926 se funda la Compañía Insular Colonial de Electricidad y Riegos en Madrid, con la finalidad de ofertar el abastecimiento público de energía eléctrica en el Archipiélago Canario. Fue este un acontecimiento importantísimo para la ciudad y, en especial, para el frente litoral de Playa de Las Canteras. En 1929, inicia su actividad la central eléctrica de Guanarteme que pronto recibiría por nombre las siglas de la empresa promotora (C.I.C.E.R.) —aunque de modo oficial se le dio el de Alfonso XII, junto al mismo frente de mar y en medio del arenal. Desde sus inicios supuso un hito urbano en tanto que vino a satisfacer la ascendente demanda de electricidad en el núcleo portuario de la ciudad, que vendría a complementar la Central de la Plaza de La Feria, aparecida en 1899 en el barrio de Arenales. Frente a los 400 HP

de la maquinaria de ésta, la de Guanarteme había sido construida con una potencia de 12.500 HP, suponiendo la principal infraestructura de abastecimiento público de la Isla hasta la aparición de la Central Térmica de La Laja, en los años setenta.

Asimismo, desde principios de siglo iniciaron su asentamiento en la zona, al final de la Playa de Las Canteras una serie de fábricas de salazones —Lloret— de pescado concentradas junto al actual Auditorio que se incluyeron en un proceso de auge de esta industria en la ciudad, donde en 1933 existían 12 de las 21 factorías de todo el Archipiélago (A. Macías, 1982: 19) y que en los años 40 vivirían momentos de gran esplendor por las circunstancias favorables de los mercados europeos, previos a su crisis a partir de la década de los setenta.

De todos modos, el sector de Guanarteme nunca alcanzó la importancia del de Santa Catalina, por el elemento estimulante que para ésta tenía el Puerto de La Luz. Prácticamente hasta los sesenta, era un área periférica de la ciudad, que por aquel entonces había acelerado el proceso expansivo de los barrios residenciales hacia los lomos sedimentarios del suroeste, rebasando el límite natural que durante siglos había supuesto los riscos de San Nicolás y de Altavista. La llegada del turismo de masas a la ciudad fue el motor principal de la ocupación de los arenales descubiertos que quedaban a lo largo de la Playa de Las Canteras hacia Guanarteme, al que se incorporaron las manzanas de residencia principal y un auténtico enjambre de servicios industriales, especialmente talleres de reparación de automóviles, permitidos por las facilidades dadas por un laxo y descuidado planeamiento municipal. Grandes empresas, como Haricana, fueron ejerciendo su importante papel en el dinamismo funcional de la industria en el barrio.

Por tanto, este sector a diferencia de la preponderancia de las grandes edificaciones del de Santa Catalina, permitió la consolidación de un tejido sumamente microempresarializado, entre el que sobresalían determinadas estructuras que subsistieron al paso de los años desde su implantación hacía ya varias décadas.

EL PROCESO DE DECADENCIA DE LOS BARRIOS EN SU FUNCIONALIDAD INDUSTRIAL DENTRO DE LA CIUDAD

A partir de los años cincuenta, la inicial bonanza de las estructuras industriales urbanas, sobre todo la conservera, dio paso a un retroceso imparable de la idoneidad de este espacio como soporte para estas actividades. La expansión residencial, turística, administrativa, comercial y

de servicios absorbió prácticamente el área de almacenamiento y manufacturación en ambos sectores, quedando marginada y en la trastienda de las grandes edificaciones del borde marítimo. Sólo hubo una excepción en las del interior del recinto portuario que lograron modernizarse, por obligaciones funcionales del entorno en qué se hallaban.

En este orden de cosas, *«al finalizar la década de los años setenta, la concurrencia de diversas circunstancias tales como la incidencia de la crisis económica, el cambio político, la reorganización administrativa e institucional del Estado y la entrada en vigor de la reforma de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, introducen algunos cambios en lo que se refiere tanto a la dinámica y estrategias de localización de la industria, como en lo que respecta a su inserción en la trama urbana»* (B. Calderón, 1992: 235). Dentro de este contexto, la propia normativa legal ha añadido obstáculos a la libre ubicación de la actividad, ya de por sí marcada por la congestión del tráfico y la creciente escasez y carestía del suelo. Los establecimientos fabriles peligrosos, incómodos e insalubres empiezan a ser sometidos a una riguroísima vigilancia y ordenación, cuando no se prohíbe. Incluso, la industria en estas áreas intraurbanas es una actividad instalada muchas veces en condiciones de acusada precariedad, tanto en lo institucional como en lo material, haciendo muy dificultosa su posterior gestión e inserción en la trama de la ciudad.

En el caso de Santa Catalina, el declive puede decirse que empezó a fraguarse cuando las grandes compañías británicas iniciaron un proceso irreversible de decadencia en el espacio urbano capitalino. Entre otros aspectos menos relevantes, *«la profunda depresión internacional de los años treinta marcó un importante punto de inflexión en la trayectoria de las inversiones inglesas en Canarias. La contracción de la demanda de frutos canarios en los mercados europeos y la disminución del tráfico marítimo limitaron los sustanciosos beneficios que compañías de servicios portuarios... estaban obteniendo hasta ese momento»* (F: Quintana, 1992: 160). Claro, ello generó una política de reconversión de los mismos empresarios, con especial atención al recorte de empleo, cuya consecuencia más inmediata no pudo ser otra que el inicio de conflictos social-obreros, a lo largo de esta década. Esta situación se vería rematada por el régimen proteccionista del Franquismo que afectaría en gran medida a las importaciones noreuropeas, a excepción de las alemanas, que no tuvieron una especial incidencia en el tejido industrial urbano. El empresariado canario en ningún momento sustituyó la capacidad inversora británica, salvo contadas ocasiones, paralizándose el proceso de renovación estructural de los usos fabriles, aún pese a la coyuntura

positiva vivida por la industria pesquera durante la Segunda Guerra Mundial. Poco a poco, muchas edificaciones fueron abandonadas, cuando no aletargadas en su funcionamiento frente a la revitalización urbana tras la década de los sesenta.

Por su parte, en Guanarteme, la explosión demográfica y la definitiva reorientación económica hacia los servicios y el turismo empezaron a generar una importante competencia por el uso del suelo de la que salió malparada la actividad industrial, puesto que dejó de ser una actividad generadora de empleo y de riquezas para convertirse en un elemento que resultaba incompatible —por no decir molesto—, por su inadecuada integración paisajística y los peligros derivados de la contaminación acústica, ante unos usos residenciales, turísticos y comerciales que habían adquirido una definitiva preponderancia en la trama funcional urbana, junto con el recinto portuario. Para colmo, la adquisición marroquí de las aguas del caladero norteafricano y el estado de obsolescencia en que había quedado el sector remataron su caída hasta el abandono total de las factorías. La construcción de la Central Térmica de Jinámar y la pequeñez del ámbito de acción de la CICER derivó en la pérdida del papel que esta instalación tenía en el sistema de infraestructuras industriales de la ciudad, facilitando la paralización de su funcionamiento.

Tan compleja gama de circunstancias vinculadas al dinamismo industrial y urbano ha tenido como resultado la existencia de dos tipos de tendencias en este uso del suelo dentro de la estructura urbana. Por un lado, los efectos de la actuación administrativa, a través del planeamiento territorial y las facilidades económicas, fiscales e infraestructurales han propiciado la concentración de las actividades manufactureras, de almacenamiento, de servicios industriales —talleres, etc.— en áreas dotadas para tal fin, localizadas originariamente en la periferia (Las Torres, Díaz Casanova, Barranco Seco, Los Tarajales, El Sebadal, Miller Bajo, Escaleritas), aunque en los últimos casos han sido absorbidos por la expansión urbana, quedando como sectores intraurbanos. En ellas, pese a que presentan una problemática peculiar y diferente de la planteada en esta ponencia, no se sufren los procesos de abandono y obsolescencia, ni de congestión del tráfico, ni de disfuncionalidad de los usos con su entorno, ni de la asfixia edificatoria de los sectores analizados, etc.. En cambio, la otra cara de la moneda la observamos en los barrios de Guanarteme y Santa Catalina, a los que podemos considerar como áreas urbanas de industrialización tradicional, y que, como hemos visto, presentan una compleja serie de elementos distorsionadores que relegaron a ambos sectores a un proceso de marginalización paisajística y

socioeconómica dentro del funcionamiento de la ciudad, pese a radicarse en ellos actividades claves para su desarrollo.

LA IMPLICACIÓN DE LOS USOS INDUSTRIALES EN EL PAISAJE URBANO DE SANTA CATALINA Y GUANARTEME Y EN LOS RECIENTES PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN ESPACIAL

Muchos autores han insistido en la relación directa que se establece entre los procesos de decadencia y abandono de las estructuras y usos industriales y las características del paisaje urbano en que se asientan. La llamada *«desindustrialización propicia la aparición de amplios espacios intraurbanos abandonados que se convierten en blanco de la especulación, en espera de una sustitución de usos, al tiempo que desencadena una notable movilidad industrial, amenazando uno u otro fenómeno con desequilibrar la trama urbana»* (G. Morales, 1992: 96). Los barrios de Santa Catalina y Guanarteme son dos buenas muestras de esta fenomenología, en especial en el suelo anexo a la línea de costa.

En este comportamiento ambos sectores han seguido trayectorias desiguales, movidas por la compleja red de elementos que han incidido en la funcionalidad de sus respectivos entornos en los diversos períodos de su desarrollo. Entre aquéllos, la actividad portuaria y la reacomodación de su hinterland más inmediato, el turismo de masas asociado al conjunto de infraestructuras, el aumento del uso intensivo del frente litoral y la crisis del sector a fines de los ochenta y principios de los noventa, así como la consolidación de los usos administrativo-bancarios y de ocio, han creado multitud de circuitos hacia un lado positivo y negativo de la situación y han afectado de manera peculiar a los propios elementos identificativos de cada barrio. Quizás, el gran canalizador de toda esta situación ha sido la funcionalidad del espacio litoral en la actividad urbana del modo en que se ha advertido en páginas anteriores.

Ya hemos observado varias veces como el barrio de Santa Catalina combina el tejido residencial que hubo ocupado los arenales del Istmo desde principios de siglo con las grandes instalaciones hoteleras que sirven de hito en cualquier punto de observación de la ciudad, los usos microcomerciales asociados a esta actividad y el pasillo casi continuo de naves que básicamente se prolongan desde el Parque de Santa Catalina hasta el punto de confluencia entre la calle de Albareda y la de Juan Rejón, encontrándose más individualizadas a lo largo de esta última vía y la paralela de La Naval. En la actualidad, la prolongación de la Auto-

vía del Sur hacia El Sebadal, en la denominada Avenida Juan Rodríguez Doreste ha supuesto una drástica frontera entre estas instalaciones y el recinto portuario que les dio sentido en su origen, aún más impuesta por la valla que sirve de límite entre la ciudad y los dominios de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

En algunos casos, los almacenes sirven aún de base a actividades de depósito y comercial muy relacionados con el funcionamiento del Puerto de La Luz, lo que no les ha impedido un proceso de desintegración paisajística respecto a su entorno, debido más a la desidia de las entidades oficiales y al escaso volumen de negocios que dificulta la inversión en mejoras de readecuación y de modernización tecnológica que a otros factores.

Muchas de estas instalaciones han quedado como restos de una estructura productiva representativa de un período de importantes transformaciones en la morfología urbana y en los elementos socioeconómicos que definen a Las Palmas de Gran Canaria frente a otras ciudades. Ello mismo ha servido de principal justificación para que el Plan General de Ordenación Urbana —en fase de revisión— haya incluido gran parte de ellas en el Inventario del Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Las Palmas, catalogándolos como «edificios protegidos».

En la gran mayoría de los casos, esa protección jurídica no ha evitado el mencionado proceso de abandono y de «*obsolescencia ambiental*», en el que las instalaciones han quedado tan incrustadas en el complejo tejido urbano que éste no les permite una mínima posibilidad de modernización (E. Mangada, 92: 106). Por ejemplo, nadie concibe hoy que la Central de la CICER revitalice su actividad y actualice su tecnología, alcanzando un rendimiento comparable a la Central de Jinámar y todo lo que ello supone. Encima, el proyecto impulsado por el Ayuntamiento de prolongar el Paseo de Las Canteras hasta el final de la franja arenosa, e incluido en el mismo Plan Insular de Ordenación del Territorio de Gran Canaria como «operación estrella», supone derribarla para transformar su uso en oficinas y permitir el paso de la Avenida. Ello no ha evitado una relativa crítica social que defiende los valores patrimoniales de esta estructura industrial.

CUADRO 2

INSTALACIONES INDUSTRIALES CALIFICADAS COMO «EDIFICIOS PROTEGIDOS» EN EL ÁREA DE SANTA CATALINA Y DE GUANARTEME

EDIFICIO	SITUACIÓN (CALLES)	AÑO	USO
Pasaje Antonio Romero	Montevideo, Gral.Vives	1900	Abandonado
Almacenes Elder-Fyffe	Albareda	1907	Abandonado
Almacenes de Alcorde	La Naval	—	Almacenamiento
Coop. Agríc. Norte	Secretar. Artiles	1927	Almacenamiento
Almacenes de Elder y Miller	Parque Sta.Catalina	1910	Abandonado
Almacén Yeoward	Secretar. Artiles	1901	Almacenamiento
Almacenes Woermann	Albareda	1929	Almacén y comercial
Instalac. CICER	Guanarteme	1929	Abandonado
Fábrica de Tab. Rumbos	Guanarteme	1940	Abandonado

Fuente: Inventario del Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Las Palmas. PGOU. Elaboración propia

Pero, quizás por ser este el ejemplo más llamativo, otras actuaciones no han tenido en cuenta las posibilidades de desarrollo de las instalaciones cuasi industriales que surgieron con la actividad portuaria para transformar los usos del suelo sobre las que se asentaban para fines de infraestructura viaria, de ocio o comercial, desvirtuando la existencia de un patrimonio industrial-urbano, ya de por sí, laxo.

El barrio de Santa Catalina se había convertido en los años ochenta en un sector urbano con un considerable grado de asfixia funcional motivado por varios factores principales. Su localización le otorgó originariamente unas características físicas que la hacían de él un área de conexión entre la gran zona portuaria y el Barrio de La Isleta, por un lado, y el resto de la trama baja de la ciudad (Alcaravaneras-Arenales-Triana-Vegueta-San Cristóbal) por el otro, entre el tráfico que venía del Norte de la Isla e iban al Sur y viceversa, entre los barrios residenciales y zonas industriales del interior y los espacios de ocio litoral de Las Canteras-Alcaravaneras y el recinto portuario. En segundo lugar, la crisis turística y el retroceso de los valores atractivos de Las Palmas afectaron al tejido comercial —incluidos los grandes almacenes de Mesa y López— y aumentó las condiciones de desequilibrio estructural en que se hallaba el barrio y, sobre todo, el entorno del Parque de Santa Catalina —punto neurálgico de la ciudad—. Por último, la conjunción de la disposición urbanística y el retroceso definitivo de los usos industriales,

facilitando su abandono, creó una situación disfuncional que no obstaculizaba el normal desarrollo de la zona, tanto para una actividad como para otra.

Esta problemática situación hicieron de obligado cumplimiento una serie de actuaciones que intentasen solucionarla. La primera que incide sobre los usos que analizamos fue la mejora de la red viaria que incluía la construcción de los tramos que van desde la Plaza del Belén María hasta la Avenida Marítima. El conjunto lineal de almacenes que desfilaron junto a la vieja carretera del Puerto y a los pies de la «Casa del Marino» hasta el Parque de Santa Catalina y las naves de Elder y Miller fue derribado, salvo estas últimas, para habilitar el Tramo VI —de hasta siete carriles— y el Parque Alcalde Rodríguez Doreste interrumpido por ambas construcciones. El de Santa Catalina ha transformado su fisonomía hasta convertirse en peatonal, en una inteligente idea de conectar la ciudad del ocio con el recinto portuario, a través del Muelle de Santa Catalina. La situación de aquellos dos almacenes ha sido aprovechado en el proyecto para transformar el uso originario y reconstruirlo para ocio de la población urbana. Su función exacta no ha sido definida, aunque hubieron momentos en que diversos agentes sociales solicitaban las instalación del Museo de La Ciencia sin que haya frugado la idea.

La transformación funcional ha facilitado la recuperación del área, oxigenándose el intenso tráfico y convirtiéndose en el principal foco de ocio y esparcimiento de la ciudad, unido estructuralmente a la Playa de Las Canteras. La celebración de los Carnavales, del Rastro, de los conciertos musicales en la playa, entre otros, y la relativa recuperación

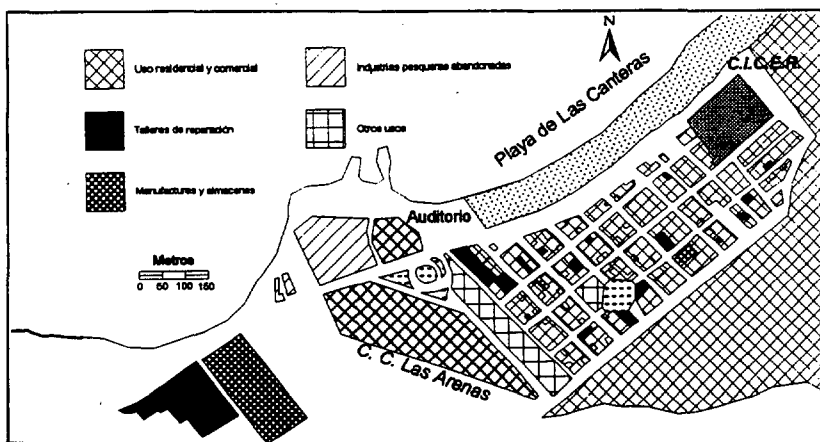


FIGURA 3.—Usos del suelo del margen occidental de Guanarteme.

comercial y turística han dibujado un macroentorno peatonal y de disfrute social.

El barrio de Guanarteme ha tenido un comportamiento diferente. A principios de los noventa, el área consistía en un frente urbano-litoral con una importante promiscuidad de usos y un desarrollo funcional cada vez más obstaculizado y desorganizado. El hecho de ser el punto de entrada y salida de la ciudad por el Norte y la presencia ineludible de la Playa y el Paseo de Las Canteras, junto con su infraestructura hotelera y extrahotelera anexa, eran dos elementos que se mezclaban con la existencia de un densísimo tejido industrial en el que predominaban las pequeñas empresas y, muy especialmente, los talleres. Estos, que engloban 73 de los 111 locales industriales o semiindustriales, definen claramente el carácter productivo del barrio, sustentado en una amplia permisividad por parte del planeamiento y la legislación vigente en materia de este tipo de usos dentro del entramado urbano, y que la mayor parte de las veces va asociado a una escasa integración paisajísticas de las manzanas en que se ubican, tanto por el tipo de fachadas que presentan como por el desorden urbanístico de las tipologías de las edificaciones anexas. Esta disposición se ve interrumpida por la situación de grandes edificaciones industriales, tales como la mencionada C.I.C.E.R., o Haricana, o las naves del entorno de la Plazoleta de Farray, en el otro lado del barrio.

Sin embargo, en la salida hacia el Norte, los planificadores hubieron encontrado una importante superficie libre, en la que aparecían dispersas las naves de la fábrica de conservas de pescado sobre la Punta de la Baja de Núñez, y las de almacenamiento y talleres sobre la desembocadura del barranco de Tamaraceite y a lo largo de la Carretera del Norte. La confluencia de las necesidades de espacio de las grandes empresas comerciales que buscaban buenas ubicaciones, en medio de una «guerra» por el dominio del mercado, y la búsqueda de soluciones urbanísticas para el área por parte del Ayuntamiento no hizo esperar una radical transformación de este suelo predominantemente residencial-industrial. Hacia 1993 se construyó el Centro Comercial de Las Arenas, al que vino asociado una reorganización de la trama viaria que previamente era un nudo asfixiante de difícil solución, y en estos momentos se termina de edificar el Auditorio. La consecuencia inmediata sería la conversión de este extremo noroccidental de la ciudad es un espacio multifuncional y de gran dinamismo, en el que coexistan el uso comercial en si mismo, con el de ocio (salas de cine, áreas de esparcimiento, juegos infantiles, discoteca), cultural-musical, educativo e industrial. La prevista prolongación del Paseo de Las Canteras terminaría por confi-

gurar el área como una zona de gran diversidad arquitectónica, con la desembocadura del barranco y el mar como elementos paisajístico de gran relevancia, unido al continuo urbano-residencial del barrio.

Ante esta fenomenología es lógico pensar el grado de inferioridad en que se hallan los usos industriales de grandes parcelas, que difícilmente encuentran acomodo en un espacio radicalmente distinto, planteándose serias dudas a su continuidad, incluso renovando su estructura productiva.

CONSIDERACIONES FINALES

En definitiva, los barrios de Santa Catalina y de Guanarteme, cuyos procesos originarios estuvieron claramente relacionados con la actividad industrial, han sufrido una compleja transformación de sus respectivos entornos paisajísticos y funcionales. Si en un principio, ambas zonas urbanas sufrían tanto la decadencia de los usos industriales como una problemática situación de desequilibrio en cuanto a su función de la trama urbana de Las Palmas de Gran Canaria, las actuaciones urbanísticas por parte del Ayuntamiento y de otros agentes empresariales importantes han encontrado en los espacios ocupados por las instalaciones productivas un lugar propicio para transformaciones drásticas que solucionasen los problemas de congestión del tráfico y de revitalización social y económica de estos sectores.

Como consecuencia, el barrio de Santa Catalina ha variado su morfología hasta el punto de enterrar cualquier vestigios de funcionalidad industrial del espacio, favorecida aún más por el abandono y desintegración urbanística que sufren las edificaciones que sirvieron de base a las estructuras fabriles y de almacenamiento. En cambio, Guanarteme ha modificado su apariencia física en los vanos superficiales del margen occidental, generando un espacio polifuncional y una revitalización de la vida urbana en el área, pero ha conservado un tejido industrial, caracterizado por el tamaño pequeño de las empresas —salvo algunos casos— y la abundancia de los talleres y carpinterías. Pudiera considerarse este proceso como una reordenación espacial de la situación de promiscuidad funcional del barrio que aún conserva.

Por tanto, Santa Catalina y Guanarteme son dos buenos ejemplos de la compleja fenomenología que está teniendo lugar en las grandes ciudades españolas respecto a la integración y funcionalidad de las actividades industriales en el interior de sus tramas urbanas, donde los usos residenciales, comerciales y ocio-turísticos no se muestran especialmen-

te dispuestos a permitir su complementación en el tejido, facilitando el proceso de expulsión hacia las áreas periféricas que se viene sucediendo en Las Palmas de Gran Canaria desde los años sesenta y el de abandono u obsolescencia de las estructuras tradicionales, salvo que se lleve a cabo una difícil política de complementación territorial.

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. (1911). *Guía de la ciudad de Las Palmas y de la isla de Gran Canaria*. Librería de Rafael Enríquez Padrón. Las Palmas de G.C.
- BARRAGÁN, J. M. (1993). *Ordenación, planificación y gestión de los espacios industriales*. oikos-tau. Barcelona.
- CALDERÓN, B. (1992). «El espacio de la industria en la ciudad». *ERIA. Revista de Geografía*. N.º 29. Universidad de Oviedo. pp. 227-241.
- HERRERA, A. (1978). *Las Palmas de Gran Canaria*. 2 tomos. Ed. Rueda.
- KEMP, T. (1981). *Modelos históricos de industrialización*. Ed. Fontanella. Barcelona.
- MACÍAS, A. (1982). «El sector pesquero en la economía canaria del pasado inmediato (1800-1970)». *II Jornadas de Estudios Económicos Canarios. La Pesca en Canarias*. Universidad de La Laguna. pp. 13-40.
- MARTÍN, J. F. (1984). *La formación de Las Palmas. Ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Junta del Puerto de La Luz y de Las Palmas. Las Palmas de G.C.
- MORALES, G., y BENITO, P. (1992). «La organización del espacio industrial en Asturias». *Geografía de Asturias. La Nueva España*. Ed. Prensa Asturiana. Oviedo. pp. 81-96.
- QUINTANA, F. (1992). «Los intereses británicos en Canarias en los años treinta: una aproximación». *Revista Vegueta*. Univers. Las Palmas de G.C. Las Palmas de G.C. pp. 149-172.