

*Las relaciones  
puerto-ciudad en  
Las Palmas de Gran Canaria.  
Tensiones y tendencias  
territoriales*

GERARDO DELGADO AGUIAR \*

\* Profesor Titular de Análisis Geográfico Regional.  
Departamento de Arte, Ciudad y Territorio.  
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

## 1.- Caracterización del conjunto urbano-portuario

El análisis de las relaciones que se establecen entre la ciudad y el puerto de Las Palmas de Gran Canaria ha sido enfocado desde diversos ámbitos de estudio, pero no se ha abordado de una manera integrada, con una visión global, en la que se consideren no solamente las variables exclusivamente urbanísticas y territoriales, que son significativamente importantes, sino también incluyéndose aquellas de tipo histórico, económico, social y ambiental.

El conjunto urbano-portuario, dada su peculiar configuración espacial, mantiene unas relaciones simbióticas que conviene desenmascarar, precisamente en relación a la problemática que se originan en las zonas fronterizas, que en la literatura anglosajona es conocida como *waterfront* (véanse las aportaciones de Vigarié, Hoyle, Pinder, Husein y Vallega entre otros desde los años sesenta hasta la actualidad).

Acometemos esta labor desde la perspectiva del análisis geográfico. Nuestros objetivos serán: a) reconocer espacialmente el conjunto urbano-portuario objeto de estudio, pues así nos proporcionará la información adecuada para evaluar los procesos de crecimiento y desarrollo urbano de estas dos unidades; y b) localizar y valorar los diferentes puntos conflictivos que se generan en esas relaciones espaciales.

En palabras de CASTEJÓN-ARQUED (1991, p. 432):

“Las relaciones espaciales entre ciudad y puerto que se explican por su emplazamiento en un territorio común, se detectan en el paisaje urbano tanto por vestigios arquitectónicos como en el diseño del plano de la ciudad”.

### 1.1.- El medio físico

La ciudad y puerto de Las Palmas de Gran Canaria se asientan sobre un espacio definido claramente:

a) Un bloque (la Isleta) formado por una serie de conos volcánicos escoriáceos y coladas lávicas al sur de los mismos, actual-

mente muy desgradados por la acción antrópica; en donde, también, el efecto del oleaje ha modelado la costa de este islote, violentamente castigado en su vertiente norte y oeste, generando un escarpe más pronunciado, al que se contraponen el litoral raso y con pendientes poco acusadas al este y sur.

b) Un tómbolo configurado por acumulaciones de arenas de tipo orgánico que es el soporte de la malla urbana de la ciudad de Las Palmas, quedando actualmente como únicos vestigios visibles las playas de Las Canteras y de Las Alcaravanas.

c) Dos bahías, por un lado la conocida como El Confital al oeste con una lengua lávica que ha derivado en una barra natural frente a la playa de Las Canteras y, por otro, la de La Isleta al este; que resultan de la disposición de los anteriores elementos geomorfológicos.

d) Finalmente, depósitos sedimentarios de origen marino, que denominamos Terraza de Las Palmas y que los hallamos en la costa de la bahía del Confital y en otras zonas del extremo noreste de la isla de Gran Canaria, con manifestaciones puntuales en algunas zonas de la ciudad.

### 1.2.- La morfología urbana

En 1478 se funda la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en torno a la desembocadura del barranco de Guinguada como un antiguo campamento castellano de colonización. Una vez terminada la conquista de la Isla y transcurridas casi tres centurias, este primigenio asentamiento creció lentamente en tanto que se desarrollaba una actividad comercial fundamentada en el tránsito de buques entre Europa y América. A finales del siglo XIX la función comercial de la ciudad se consolidó a partir de la construcción del puerto de La Luz en sustitución del muelle de Las Palmas que ofrecía pocas garantías de seguridad y expansión para las actividades portuarias (reducida superficie de abrigo, limitaciones del medio físico, ...). Desde 1883, momento en el que

se inician las obras del puerto, se dieron las pautas para la expansión y ocupación territorial de la ciudad moderna y contemporánea. La llegada de nuevos contingentes de población y el crecimiento económico generado en los confines de la centuria propició una dinámica urbana agresiva. Así en 1915 la ciudad ya presentaba dos áreas de expansión: en primer lugar, el espacio de la ciudad vieja de Vegueta-Triana, junto al barranco y, en segundo orden, el nuevo puerto de La Luz que atrae pobladores que invaden ahora el suelo libre con autoconstrucciones y límites a aquel.

En los años sucesivos, la importancia sustantiva del puerto favoreció la implantación de una malla urbana con un eje directriz de tipo lineal, desde Vegueta al sur hasta La Isleta al norte. La transformación del paisaje urbano es trascendental y en los próximos años terminará ocupándose todo el istmo de Guanarteme, con una trama irregular que refleja formas de ensanche más o menos regular y trazos que no responden a unos perfiles concretos o definidos por la planificación, pero con un acentuado carácter transversal. En cualquier caso, en ningún momento se tuvo en cuenta las singulares condiciones naturales (arenales, playas) en la construcción y extensión de la red urbana. La colonización del litoral y el desarrollo de la trama urbana sincroniza con el crecimiento de la infraestructura portuaria, generándose un espacio urbano-portuario peculiar por su perfil intrincado, que condiciona la accesibilidad y el uso del suelo apetecido por estos dos "organismos".

### 1.3.- La infraestructura portuaria

La formación y evolución del puerto está profundamente marcada por el medio físico en el que se ubica. Las variables físico-naturales condicionan las posibilidades de la infraestructura. En el pasado, la arquitectura portuaria estuvo definida por las posibilidades de modelar el medio físico. Hoy, en cambio, no suponen un gran impedi-

mento ya que el nivel alcanzado por la tecnología permite resolver en muchos casos los obstáculos que impone el medio.

El puerto de La Luz no es un producto aleatorio ni circunstancial. Por el contrario, es una realidad que ha ido gestándose en el tiempo y en el espacio. Se debe a un proceso histórico en el que ha desempeñado una importante función, ha participado de la construcción y evolución de la ciudad de Las Palmas. La actual bahía portuaria se organiza a partir de un escenario natural muy benigno que, en su momento, fue decisivo. La bahía de La Isleta se convirtió en el lugar más idóneo para el desarrollo de una infraestructura que permitiera la expansión del hinterland al que se supeditaba, la isla de Gran Canaria y la ciudad de Las Palmas. Tanto el puerto como la ciudad no se explican por separado; constituyen un organismo denso e intrincado en sus partes que difícilmente pueden diferenciarse, articulando el territorio como nodo funcional macrocefálico de Gran Canaria.

El puerto se sitúa entre los 15° 25' de longitud oeste y los 28° 09' de latitud norte, ocupando la bahía de La Isleta desde la Península del Nido hasta la dársena deportiva en la Avenida Marítima del Norte: cercanos a las 200 hectáreas de superficie terrestre que incluyen la red viaria interna, depósitos, jardines, edificios, muelles y diques, y más de 700 hectáreas de superficie marina abrigada con dos bocanas de acceso desde el mar abierto.

Las relaciones entre el puerto y la ciudad son bastante dependientes y, sin lugar a dudas, ello se refleja en la accesibilidad. Estas tienen un punto de encuentro común, las vías de comunicación. La conjunción de las actividades a través de las vías terrestres traduce el grado de importancia de las mismas como red arterial que canaliza los flujos entre el puerto y su hinterland. Sin embargo, si bien las comunicaciones intraportuarias son aceptables, con vías rápidas y de gran capacidad, ello no sucede así con las vías de acceso desde o hacia la ciudad, frecuente-

mente saturadas y colapsadas por el cuello de botella que supone atravesar el punto de mayor confluencia de tráfico en la ciudad, justamente en el istmo de Guanarteme. Esta malla de comunicaciones se bifurca en dos direcciones, conectando a través de una red de carreteras los espacios al sur de la Isla, incluido el aeropuerto de Gran Canaria, y hacia el norte a través de una serie de carreteras poco aptas (reducido ancho de la calzada y de uno o dos carriles en ambos sentidos) e inscritas en un tejido urbano que limita su transformación. La conducción del tráfico que fluye desde o hacia el puerto es difícil y supone, cada vez más, un riesgo para la expansión de las zonas de ocio de la ciudad, hipotecadas frente al protagonismo del transporte y, en definitiva, del automóvil, mayoritariamente privado.

Hasta aquí, hemos descrito, *grosso modo*, el espacio afectado. La estructura portuaria está profundamente marcada por este dinamismo urbano. Y, en mutua correspondencia, la ciudad está inmersa en el espacio marítimo-portuario. Es ineludiblemente una ciudad portuaria de una sociedad capitalista no industrializada. Este carácter ha condicionado hasta el momento la planificación y gestión de la misma.

En el siguiente cuadro podemos observar algunos de los aspectos que mediatizan actualmente las relaciones puerto-ciudad. Aquí hallamos algunos elementos de desa-

juste en la integración del puerto en la ciudad, provocado por la necesidad de buscar nuevos espacios para el consumo de la actividad comercial propiamente portuaria y la comercial y recreativa que demanda la ciudad, tratando de buscar una cierta identidad.

## 2.- Las áreas sometidas a tensiones

Las áreas que plantean una singularidad especial y en las que, a nuestro juicio, se reproducen continuamente las tensiones son:

1. La Península del Nido.
2. La Urbanización Industrial Escarlata (EL Cebadal).
3. La ampliación del dique Reina Sofía.
4. Las dársenas.
5. Los accesos.
6. Zona de Santa Catalina.
7. La Base Naval.
8. La playa de las Alcaravaneras y
9. El Muelle Deportivo (véanse planos 1 y 2).

Es interesante advertir que dichas tensiones son fundamentalmente urbanísticas, ambientales y sociales. Pasamos a esbozar brevemente cada una de las zonas.

### Zona 1: Península del Nido.

#### a) Problemática:

- Lugar fronterizo entre las actividades portuarias y el parque natural de La Isleta. No hay un plan de uso y gestión.

## PROBLEMÁTICA

1. Ciudad portuaria histórica e insular.
2. Escasa superficie interior disponible.
3. Red de comunicaciones colmatada.
4. Medio natural degradado, sometido a tensiones desde instancias diversas.
5. Límites al crecimiento futuro.
6. Aún no se han concretado de manera efectiva proyectos coherentes de ordenación y gestión territorial.

## TENDENCIAS

1. Necesidad de recuperar nuevos y viejos espacios naturales y urbanos.
2. Expansión de la infraestructura portuaria.
3. Extracción de áridos para la construcción de nuevos muelles.
4. Revitalización de áreas portuarias obsoletas.
5. Recuperación urbana de espacios próximos para el ocio y la recreación.

- Ocupación ilegal de suelo por chabolistas, albergando población social y económicamente marginada.

- Degradación continua del medio litoral por vertidos de desechos humanos e industriales.

- Necesidad de espacios amplios y próximos al puerto para la Zona Especial Común.

b) Tendencia:

- El consumo de más suelo por parte de las actividades portuarias.

- Desalojo de los chabolistas sin perspectivas inmediatas de alojamiento en viviendas de promoción pública.

- Saturación del espacio disponible al NE. del puerto. No hay posibilidad de recuperación como área de esparcimiento de la ciudad.

- Zona 2: *Urbanización industrial Escarlata (El Cebadal).*

a) Problemática:

- Espacio marcadamente saturado que tiene por frontera a espacios naturales de dudosa protección, pese a que figure como espacio a proteger en la Ley de Espacios Naturales de Canarias.

- Fuerte dependencia al puerto, sin que exista una actividad de tipo industrial sólida que le identifique.

- El enlace con la zona anterior posibilitaría la creación de una gran área de actividades logísticas del puerto en sintonía con las tendencias en los grandes puertos internacionales (Amsterdam, Génova, Barcelona, Santander y Algeciras entre otros); pero el medio natural dificulta su reorganización, motivado por una pequeña línea de costa, al tiempo que acentuaría los problemas medioambientales.

b) Tendencia:

- Escasa resolución para la búsqueda de nuevas funciones.

- Impacto continuado en el medio: vertidos de derivados industriales, sin control efectivo sobre los contaminantes y los ruidos.

- No parece que se acometa un plan integral de usos y gestión específicos para esa área con un carácter ciertamente integrado que reduzca los posibles impactos paisajísticos que derivarían de su producción comercial e industrial.

- Zona 3: *Prolongación del dique Reina Sofía.*

a) Problemática:

- Extracción de áridos de La Isleta para las obras de ampliación del dique.

- No está debidamente justificada dicha prolongación: se aducen necesidades de espacio para acoger el incremento del tráfico, cuando realmente éste permanece estancado.

b) Tendencia:

- Las obras se efectúan con celeridad, pese a las alegaciones en contra de grupos sociales diversos.

- La Autoridad Portuaria y los propietarios del suelo limítrofes han concluido un contrato de explotación para la extracción de áridos con la finalidad de acometer nuevas obras de infraestructura portuaria para el futuro más próximo.

- Zona 4: *Las Dársenas.*

a) Problemática:

- Frecuentes vertidos de residuos líquidos y sólidos provenientes de buques y muelles, que enturbian las aguas superficiales.

b) Tendencia:

- No se acometen inversiones para la protección de las aguas interiores a pesar de los efectos negativos que provoca sobre el litoral y, principalmente, en la vecina playa de Las Alcaravaneras.

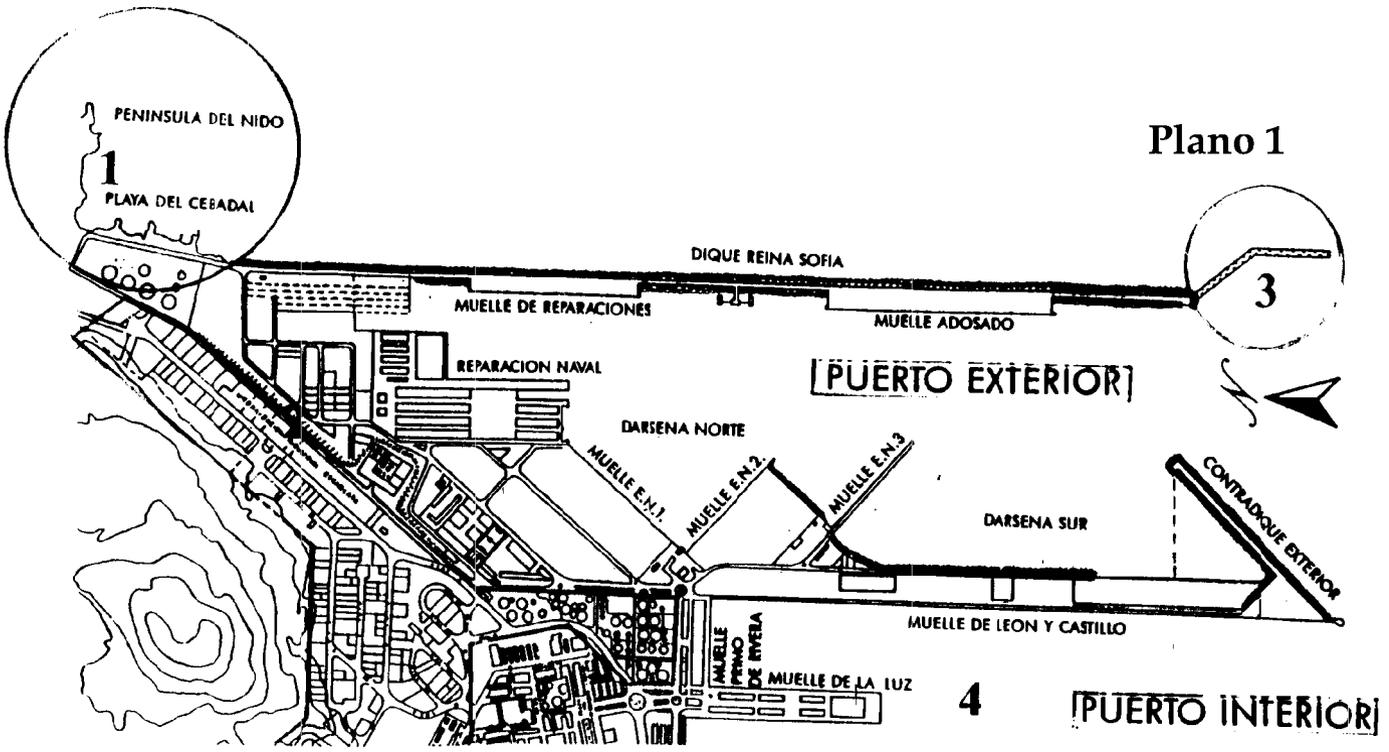
- Zona 5: *Los accesos.*

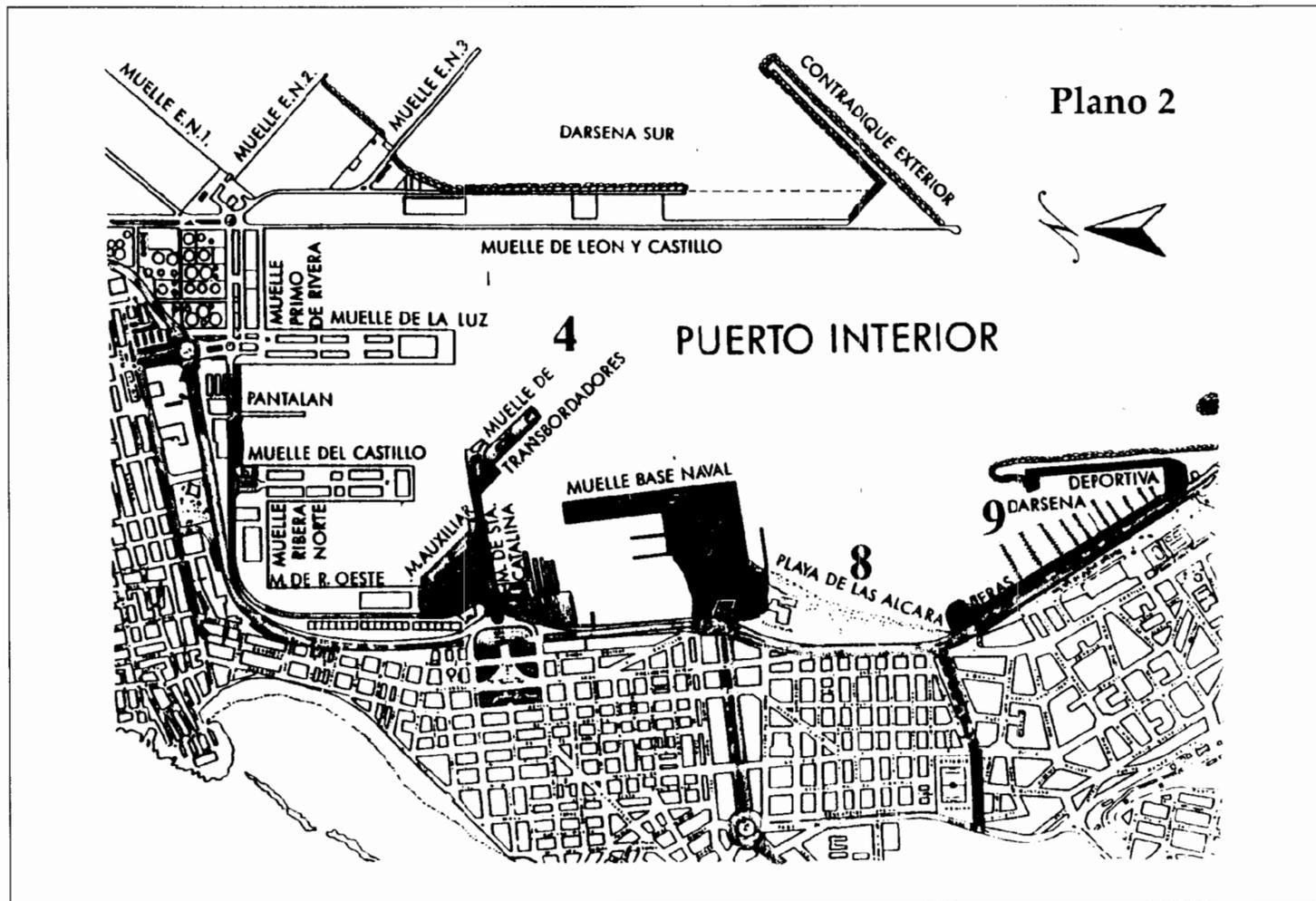
a) Problemática:

- Frecuente saturación de las vías terrestres en tres puntos de acceso al puerto o a la ciudad: por el muelle de La Luz, el muelle de Santa Catalina y Mesa y López.

- Efecto de estrangulamiento de la trama urbana en un espacio muy limitado y

# Plano 1





transitado, debido, sobre todo, al índice elevado de centros comerciales y turísticos que la ocupan.

b) Tendencia:

- No hay posibilidades inmediatas de resolución del colapso del tráfico en estos puntos.

- El perfil de embudo de la ciudad en torno al espacio portuario dificulta las comunicaciones. A largo plazo las alternativas pasan por la ordenación del tráfico pesado procedente del puerto, desviándolos por vías paralelas como las de Juan R. Doreste y la red de circunvalación en construcción, evitando así el paso dramático por Albareda, Juan M. Durán, así como Mesa y López.

- Zona 6: Santa Catalina (véase plano 3).

a) Problemática:

- La ciudad necesita de forma inminente de espacios para su crecimiento interno (centros comerciales, espacios lúdicos y de ocio, zonas verdes, ...).

- Este enclave constituye un cuerpo de amplia planta que se extiende desde el propio muelle de Santa Catalina hasta el parque urbano homónimo. Toda una antigua zona portuaria que hay que revitalizar; pero que es, sin duda, el área fronteriza con mayores problemas de comunicación y seguridad.

b) Tendencia:

- La consideración de zona de ocio y recreativa de esta zona no ha sido bien resuelta y en los próximos años se volverán a acometer reformas sobre las obras ya realizadas en el parque tras su remodelación "concluida" en 1996.

- Se manifestarán todavía los desajustes entre las propuestas municipales y las portuarias en el sentido de no entender esta área como un conjunto singular de la ciudad. Las rupturas espaciales entre el puerto y la ciudad estarán presentes, pues no se resuelve el paso de la vía de penetración a la ciudad y las que circundan a este bloque urbano.

- Y, de otra parte, una vez terminada la terminal de pasaje y acondicionamiento del muelle los enlaces peatonales con la ciudad son difíciles las soluciones parecen poco apropiadas, priorizándose el acceso a través del automóvil.

- Zona 7: Base Naval.

a) Problemática:

- Al igual que para el caso anterior, se trata de una plataforma portuaria muy apetecida para el ocio y el comercio de la ciudad, sobre todo de tipo turístico.

- Esta antigua base militar no tiene hoy valor estratégico alguno y consideramos que se trata de un núcleo que entorpece sensiblemente las comunicaciones de la ciudad, habida cuenta de su posición respecto al gran centro de negocios y comercios que es Mesa y López y su área circundante.

b) Tendencia:

- Actitud poco favorecedora de los gestores públicos de todos los niveles, que hipotecan continuamente -a veces por la ausencia de una voluntad conciliadora entre las partes- una alternativa factible al desarrollo futuro de la ciudad.

- Hay numerosas propuestas sin que lleguen a cuajar de una forma concreta, pues no se genera un debate social que permita articular soluciones efectivas. El coste económico se aduce en muchos casos para posponer actuaciones inmediatas.

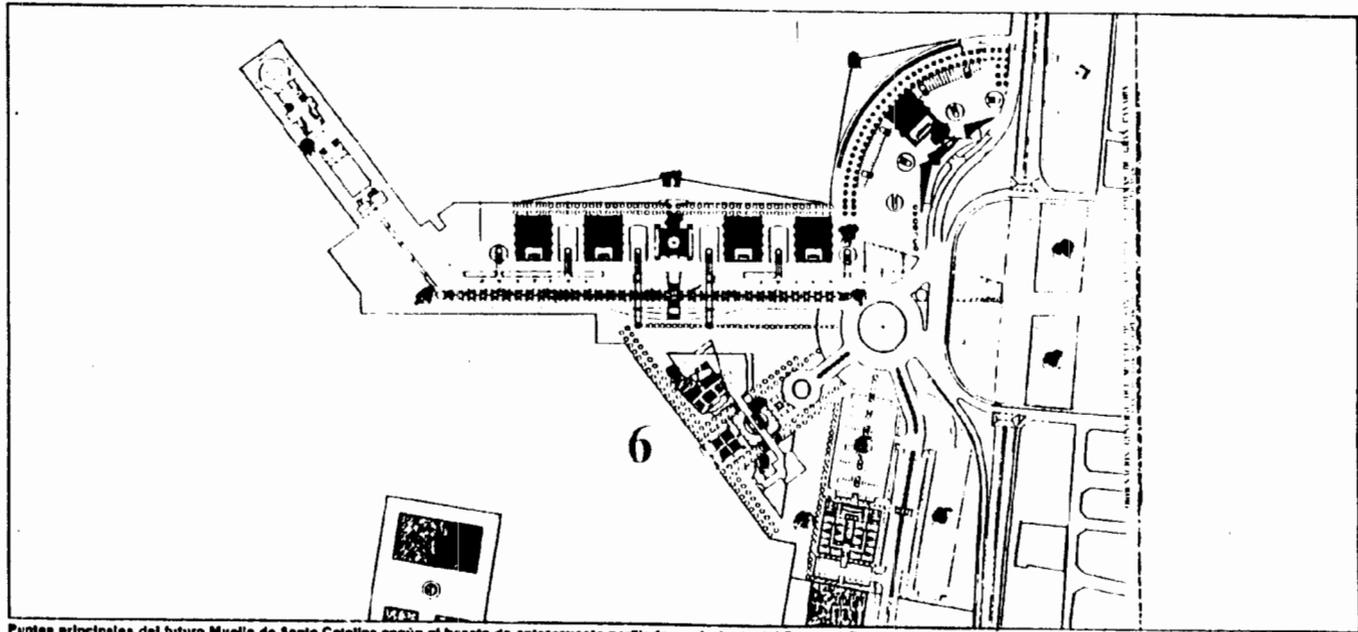
-Zona 8: Playa de Las Alcaravanas.

a) Problemática:

- La playa se encuentra cerrada al público por motivo de la fuerte contaminación que es altamente peligrosa para el hombre. Este impacto en el medio ambiente no es reciente, si bien se ha acentuado en el último lustro.

- Ocupación de los márgenes norte y sur por parte de muros de contención del Real Club Náutico y el espigón de protección de la explanada de varada del Muelle Deportivo.

## Plano 3



Puntos principales del futuro Muelle de Santa Catalina según el boceto de anteproyecto perfilado por la Junta del Puerto: 1. Escuela Naval. 2. Oficinas. 3. Apartamentos. 4. Centro de negocios. 5. Pasadizo de congresos. 6. Edificio auxiliar. 7. Estaciones marítimas. 8. Paseo. 9. Elder. 10. Muelle. 11. Zona comercial. 12. Edificio socio-cultural

## b) Tendencia:

- No hay un control exhaustivo y una gestión de la playa, que vigile el uso y las actividades en sus zonas fronterizas: a) portuarias, con el acceso de buques; y b) urbanas, con la presencia de bañistas. O, al menos, nos parece que no sea la más apropiada.

- Continúan llegando los residuos del puerto a la playa, procedente de la actividad portuaria y, si no, pueden consultarse las estadísticas de Incidencia de Contaminación del Centro Regional de Coordinación de Salvamento Marítimo de Las Palmas, que reflejan la presencia de fuel-oil, gas-oil y residuos orgánicos diversos.

- Las obras recientes que se acometieron en su perímetro afectaron a su dinámica natural.

- Con estas obras se extrajeron ilegalmente cantidades importantes de arena.

*- Zona 9: El muelle deportivo.*

## a) Problemática:

- Genera una fuerte contaminación por vertidos desde los barcos y que inciden sobre la playa cercana. La renovación de las aguas de su dársena interior ya no se efectúa por el cierre del antiguo aliviadero.

- Previsible expansión del muelle hacia el norte, ocupando parte del litoral, hacia los espigones de protección.

- No existe un enlace directo entre el paseo marítimo del litoral de la ciudad y el muelle.

## b) Tendencia:

- Continuarán los vertidos mientras no se sea más contundente con el cumplimiento de la normativa existente en materia de contaminación marina; si bien, hay que advertir que existe una sensibilidad por parte de la Autoridad Portuaria y del Centro Regional de Coordinación de Salvamento Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria para detectar contaminación y limpiar las aguas interiores de la bahía.

- La extensión de la superficie de abrigo y de atraque es el sinónimo de nuevos espacios por construir y ganar, por tanto, más superficie útil al mar litoral. ¿De qué modo las inversiones en este espacio no responden a intereses específicos de un colectivo reducido y privilegiado?, ¿quiénes usan este espacio? ¿o, quizás, no estamos hablando de un espacio cada vez más acotado y selectivo? Estas y otras cuestiones nos conducen a la búsqueda de soluciones que sean capaces de abrir este espacio a todos los ciudadanos.

- Los instrumentos de planificación y ordenación como el PIOT. y el PGOU. puedan articular un área que debe ser homogénea en su concepto y uso. La fachada marítima de la ciudad es poco grata y muy dura con el paisaje marítimo. En este sentido, ¿se resolverán estos problemas a través de las actuaciones previstas sobre el plano tanto el Ayuntamiento como la Autoridad Portuaria o el Cabildo Insular?

## BIBLIOGRAFÍA

- BRUTOMESSO, RINIO (1996): "Territoire de ville, territoire de port: gere les complementarites", en *Villes & Ports*, nº 18, Le Havre.
- CASTEJÓN ARQUED, ROSA M<sup>a</sup> (1991): "La incidencia de las relaciones puerto-ciudad en la organización del espacio urbano", en *XII Congreso Nacional de Geografía*. AGE. Valencia. pp. 431 a 435.
- DELGADO AGUIAR, GERARDO (1992): *Transporte y comunicaciones marítimas en Gran Canaria*. Edita Caja de Canarias/CIES. Las Palmas de Gran Canaria.
- DELGADO AGUIAR, GERARDO (1995): "La fachada marítima de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Evolución y transformación urbana del litoral", en *II Jornadas de Geografía Urbana*, Universidad de Alicante, Alicante, pp. 411 a 420.
- DELGADO AGUIAR, GERARDO (1997): "Las infraestructuras portuarias insulares: evolución y transformación de los puertos canarios", en *Dinámica Litoral-interior*, Vol. II, Edita A.G.E. y la Universidad de Santiago de Compostela, pp. 599 a 607.
- HOYLE, B. S., PINDER, D. A. Y HUSAIN, M. S. (1988): *Arce portuali e trasformazioni urbane. Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*, Ed. Mursia.
- HOYLE, BRIAN S. (1989): "The port-city intereface: trends, problems and examples", en *Geoforum*, Vol. 20, nº 4. pp. 429 a 435.
- MARTÍN GALÁN, FERNANDO (1984): *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto*. Edita Junta del Puerto, Cabildo Insular, Gobierno de Canarias y Ayto. de Las Palmas. Las Palmas de Gran Canaria.
- PARDO LÓPEZ, JESUS M. (1989): "Planeamiento y ordenación urbanística en los puertos de interés general", en *Ciudad y Territorio*, nº 80. Madrid. pp. 41 a 53.
- ROQUER, SANTIAGO (1996): "Las fachadas urbanas marítimas, ¿espacios de conflicto?", en *II Jornadas de Geografía Urbana*, Universidad de Alicante, pp. 317 a 335.
- VV.AA. (1986): *Territorio, puerto y ciudad*. Junta de Andalucía. Sevilla.