

# EL ISTMO DE SANTA CATALINA EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: UN ESPACIO SINGULAR CON UN CONTROVERTIDO PROYECTO URBANÍSTICO

ALEJANDRO GONZÁLEZ MORALES  
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria  
Departamento de Geografía  
agonzales@dgeo.ulpgc.es

MATILDE ARMENGOL MARTÍN  
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria  
Departamento de Geografía  
marmengol@dgeo.ulpgc.es

Fecha de recepción: junio de 2006

## Resumen

La zona del istmo constituye un espacio de gran atractivo económico por su proximidad al puerto y por ser puente entre la parte de la ciudad con mayor dinamismo económico, zona comprendida entre la avenida Mesa y López, el parque de Santa Catalina y la mencionada zona portuaria. Se plantea el análisis de la propuesta de intervención en el Istmo desde la perspectiva de lo que supone la intervención urbanística en el territorio, de los nuevos usos propuestos, pero también desde la perspectiva del papel del ciudadano en la configuración de la ciudad como parte que interviene.

**Palabras clave:** Istmo, territorio, intervención urbanística.

## Abstract

The area of the isthmus is highly attractive from an economic point of view, because of its proximity to the port and because it is a bridge between the most dynamic area of the city, between Avenida Mesa y Lopez and Parque Santa Catalina, and the aforesaid port. This article is an analysis of the plans proposed for the isthmus from the point of view of what this urban development will do to the region and the new uses proposed for the area, but also from the point of view of the role of the city resident in the layout of the city as a stakeholder.

**Key words:** Isthmus, territory, urban development intervention.

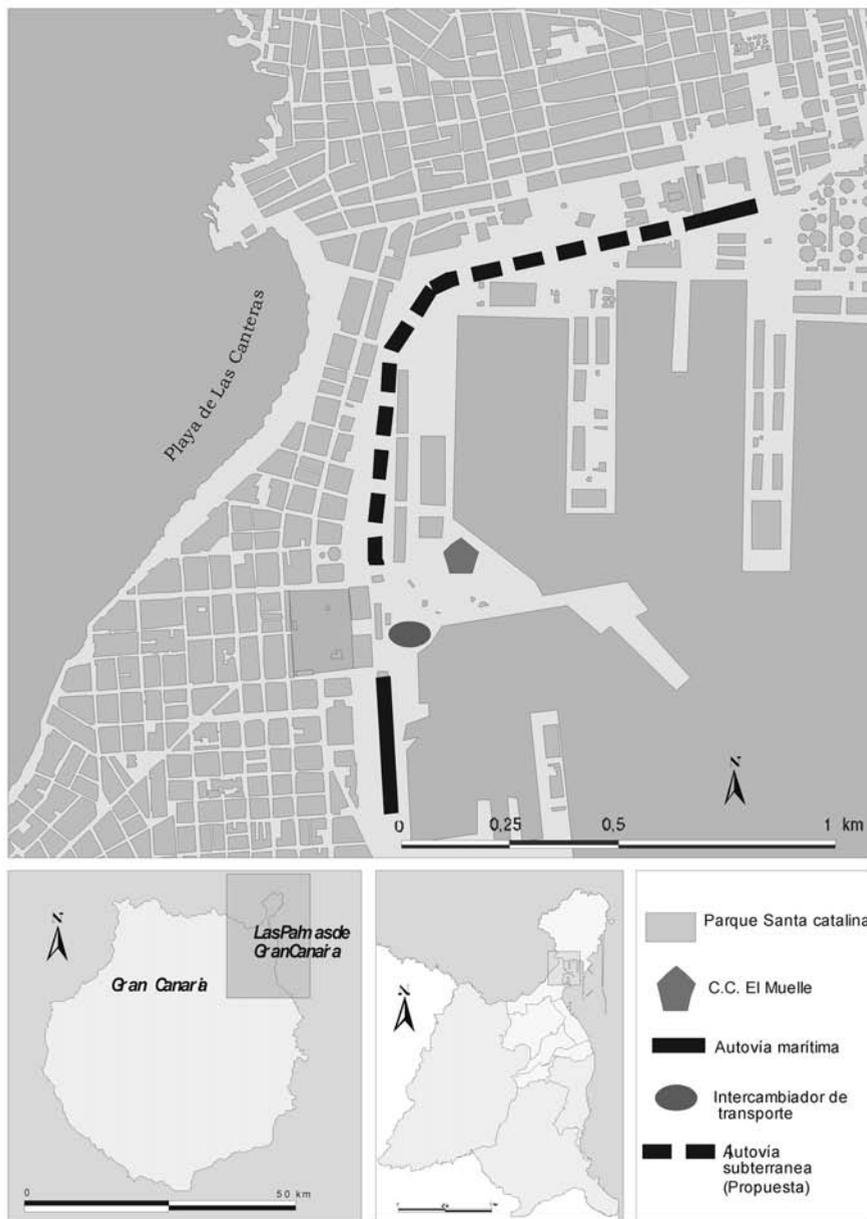
## 1. INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo pretendemos abordar el futuro proyecto urbano propuesto para el istmo de Santa Catalina en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, denominado La Gran Marina, por la Comisión mixta Puerto - Ciudad<sup>1</sup>. (Véase foto y mapa de situación). Para ello reali-

zamos una primera aproximación al objeto de estudio, destacando sus características naturales y sus usos humanos tradicionales y actuales. En una segunda fase nos ocupamos de estudiar los posibles mecanismos especulativos y las maniobras tendentes a privatizar el uso de un espacio originalmente público.



Figura 1. Istmo de Santa Catalina



Fuente: Trabajo de campo. Elaboración propia.

El estudio parte de una serie de premisas a modo de hipótesis que pretendemos demostrar a través del análisis de los datos y del trabajo de campo. Estas son: la zona del istmo constituye un espacio de gran atractivo económico por su proximidad al puerto y por ser puente entre la parte de la ciudad con mayor dinamismo económico, zona comprendida entre la avenida Mesa y López y el parque de Santa Catalina y la mencionada zona portuaria. Esta intervención realizada de forma parcial contribuirá a acrecentar el carácter marginal del barrio de La Isleta. La idea de levantar un hotel y oficinas, en una zona con abundante oferta alojativa y comercial puede originar competencias a los negocios ya establecidos y originar problemas para su normal desenvolvimiento. Todo el espacio de uso privado supondrá una disminución en el disfrute de la colectividad ciudadana de una zona que originalmente fue mayormente pública, no olvidemos que está levantada sobre una zona de dominio marítimo terrestre, una playa (El Refugio) que según la ley de costa al perder su función portuaria debería revertir en uso público. Planteamos como premisa de trabajo que esta operación urbanística, se ha llevado a cabo sin el consenso de la población de la ciudad. Se propone realizando un concurso restrictivo de ideas<sup>2</sup> a sólo seis equipos de arquitectos, cuando lo lógico y deseable hubiera sido abrirlo a una participación más heterogénea. La información que se ha dado sobre el mencionado concurso ha sido escasa hasta el momento, por ello tampoco la ciudadanía no se ha podido pronunciar sobre algo que no conoce en su conjunto.

La metodología seguida consiste en recabar información de tipo cuantitativo y cualitativo y darle un tratamiento holístico. Para ello realizamos una primera

aproximación al objeto de estudio, destacando sus características naturales y sus usos humanos tradicionales y actuales. En una segunda fase, nos ocupamos de estudiar los mecanismos especulativos y los procesos tendentes a privatizar el uso de un espacio originalmente público. Todo ello nos permitirá deducir una serie de conclusiones, al tiempo que realizar unas recomendaciones para el uso más adecuado de esta zona en un proyecto de ciudad sostenible.

Por lo que respecta a las fuentes hemos consultado la información de:

- La Autoridad Portuaria de Las Palmas.  
<http://www.palmasport.es/00000/paginas/html/default.htm>).
- El Plan General de ordenación Municipal de la ciudad. [http://www.laspalmasgc.es/lpgc/idcplg?IdcService=SS\\_GET\\_PAGE&nodeId=25](http://www.laspalmasgc.es/lpgc/idcplg?IdcService=SS_GET_PAGE&nodeId=25).
- El Plan Insular del Territorio de la isla de Gran Canaria.  
(<http://www.fundicotex.org/Comunicaciones/Presentacion/SOBRAL.pdf>).
- La ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante 27/92, de 24 de noviembre de 1992.  
([http://www.carreteros.org/puertos/ley27\\_92/ley27\\_92.htm](http://www.carreteros.org/puertos/ley27_92/ley27_92.htm)).
- La ley de Costas 22/88 de 28 de julio de 1988.  
<http://www.carreteros.org/costas/ley/cronologia.htm>).
- Censo de población y padrones municipales.
- Prensa Local: Canarias 7, La Provincia, [www.Canariasahora.com](http://www.Canariasahora.com).
- Revistas y libros especializados.

## 2. EL MEDIO NATURAL

El *waterfront* o frente marítimo comprendido entre el castillo de La Luz y el muelle de Santa Catalina, denominado genéricamente el istmo, conforma una parte muy significativa –tanto por su orogra-

fía, morfología y clima, como por los usos económicos y sociales tradicionales que ha tenido– de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. (Véase foto antigua del istmo y de La Isleta de la ciudad de Las Palmas antigua).

Foto 1. Al fondo se observa el conjunto de volcanes de La Isleta y delante el área del Istmo o falso tómbola de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.



Fuente: © FEDAC.

En efecto, este espacio constituye una porción de territorio de apenas unos 2 km<sup>2</sup> de superficie que se forma gracias a la existencia del volcanismo holoceno que tuvo lugar en el vecino espacio de La Isleta. Estos aparatos volcánicos, que constituyen el conjunto volcánico de La Isleta, son de tipo estromboliano, de ellos no sólo surgen los piroclastos (picón o lapillis y cenizas y escorias basálticas), que es lo que mayoritariamente se observa hoy, sino también coladas de lavas del mismo material básico que los antes mencionados, que permiten unir bajo la superficie del mar La Isleta con el resto de la isla, en

concreto con la zona que hoy ocupan los barrios de Guanarteme y Arenales. En tal sentido que el primer barrio (Guanarteme) constituye el límite suroccidental; mientras que el de Arenales cierra esta porción de terreno por su parte suroriental; al oeste linda con la playa de Las Canteras, mientras por el este está ubicado el puerto de La Luz y de Las Palmas, infraestructura portuaria construida sobre la original playa de El Refugio que cerraba esta zona a naciente del istmo. Esta colada de lava, que constituye el basamento del istmo, se dirige desde La Isleta hacia la isla Gran Canaria, y junto a la

barra —barra de la playa de Las Canteras— de arenas organógenas que se forman en el frente occidental o de poniente de la mencionada playa de Las Canteras propician la existencia de un falso tómbolo —manga de arena que cubre la colada de lava— que permite la unión física sobre el nivel del mar actual de la isla de Gran Canaria, con el conjunto volcánico de La Isleta. Todo ello ocurrió hace aproximadamente unos 800.000 años antes del presente. Formado el tómbolo, el mar en ocasiones, cuando había sobre todo temporales, cruzaba de una parte a la otra de este espacio del istmo, es decir de oeste a este, durante el resto del tiempo en este espacio se acumulan arenas organógenas formando pla-

yas arenosas y dunas de tipo nebka —quilla de barco—. La vegetación de esta zona era fundamentalmente de plantas psanmófilas y halófilas (lechuga de mar, salados,...), es decir amantes de la arena y de la sal, productos del tipo de suelo y también de las características climáticas, que consisten básicamente en las de un clima desértico, es decir precipitaciones inferiores a los 125 mm. anuales y temperaturas suaves todo el año, gracias al papel atemperador del mar y a la corriente fría de Canarias. Esta es una breve descripción de las características físicas de esta zona. A continuación, vamos a proceder a señalar los principales hitos del uso humano.

Foto 2. Istmo de Sta. Catalina. Las Palmas de Gran Canaria a principios del siglo XX. Dunas y plantas (halófilas y psanmófilas).



Fuente: © FEDAC.

### 3. LOS USOS HUMANOS, EL CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO Y EL DESARROLLO URBANO

El espacio en la actualidad presenta una gran antropización, pero ello es producto de los fenómenos ocurridos durante el siglo XX, pues en los siglos anteriores conservó bien buena parte de su fisonomía natural<sup>3</sup>. En efecto, en la época prehispanica apenas hubo transformación de este espacio, salvo la utilización de algunas cuevas en la zona del Confital, y el marisqueo de baja densidad. Tras la conquista 1478, comienzan las primeras transformaciones que inciden en el cambio de su fisonomía, tales como la construcción del Castillo de La Luz (final del siglo XV, año 1474). A finales del siglo XVI (1587) la ciudad tan sólo contaba con 3.150 habitantes, viviendo en su mayoría en la zona de Vegueta - Triana, y estando por tanto esta parte del istmo casi desierta. En el siglo XVII y XVIII se fueron construyendo algunas casas de pescadores y carpinteros de ribera mayormente sobre el istmo y junto a la línea de costa oriental (Playa del Refugio, de Alcaravaneras y de Arenales, es decir entre el centro de la ciudad amurallada y el conjunto de conos volcánicos de La Isleta, también en esta zona comenzó a proliferar algunas plantaciones de cultivos, allí donde se extraía la arena y se aprovechaba el suelo vegetal, asociada a pozos de agua salobre. En esta época todavía no se superan los 10.000 habitantes, así en 1779 en el censo

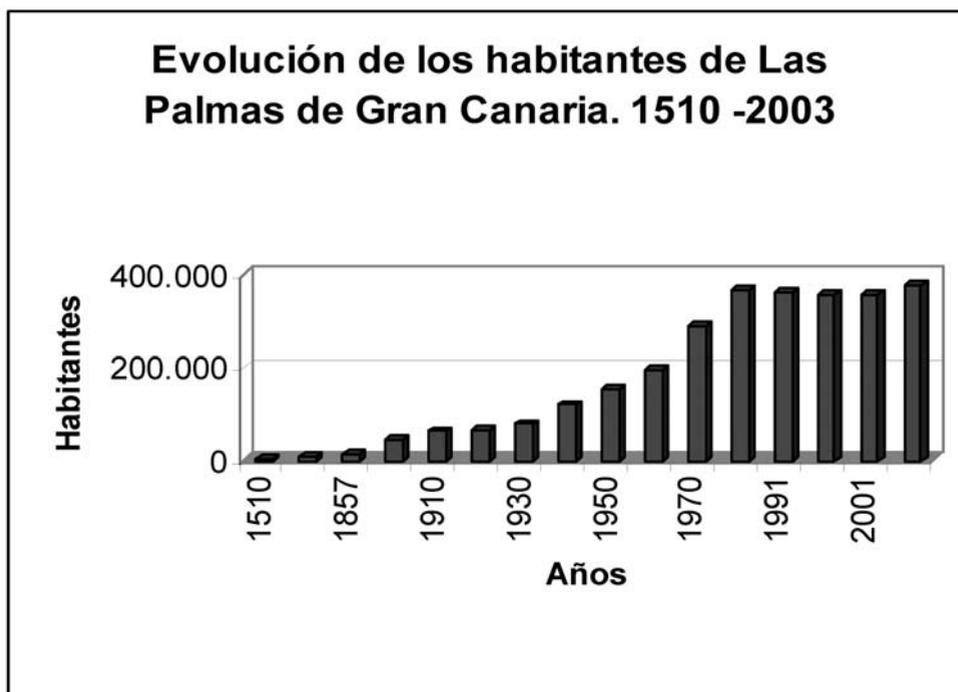
de Aranda, tan sólo habían unos 9435 almas en la ciudad.

En el siglo XIX se van a producir grandes cambios en la ciudad, entre los más notables están la aprobación de los Puertos Francos (1858) debido a la ley de Bravo Murillo, la desamortización civil y eclesiástica (Madoz y Mendizábal, de 1836 y 1855, respectivamente) y sobre todo el inicio de las obras del puerto de La Luz y de Las Palmas y su declaración como puerto de refugio de interés nacional en 1881. Todo ello propició que la zona de La Isleta y el frente marítimo del muelle de Las Palmas a Santa Catalina empezara a poblarse de forma importante, tanto de casas para alojamiento de la población trabajadora como de comercios y almacenes de mercancías relacionadas con el puerto, sobre todo esto último se localizaría en la zona de El Refugio, es decir en pleno istmo. (ver cuadro de evolución de la población) En esta ocupación intervienen no sólo habitantes del interior de Gran Canaria, sino también de Lanzarote y Fuerteventura<sup>4</sup>. El puerto así, adquiere una gran importancia durante la primera mitad del siglo XX en relación a la exportación de cultivos —tomates y plátanos— y se convertirá además en el gran motor de desarrollo de la isla en general, y de esta zona en particular, hasta bien entrado el siglo XX (años sesenta) en que la actividad turística del sur de la isla irá desplazando el centro de actividad económica hacia esa zona.

Cuadro 1. Evolución de la población de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. (1510 -2003)

<b>Año</b>	<b>Habitantes</b>	<b>Año</b>	<b>Habitantes</b>
1510	1.589	1950	153.262
1769	9.431	1960	193.862
1857	14.308	1970	287.038
1900	44.417	1981	366.454
1910	62.886	1991	358.877
1920	66.461	1996	355.563
1930	78.264	2001	354.863
1940	119.595	2003	377.600

Fuente: Censos y padrones de habitantes. INE e ISTAC. Elaboración propia.



No obstante la actividad comercial derivada de los negocios y del propio puerto seguirá siendo importante, ello se ratifica con la aprobación del Régimen Económico y Fiscal de 1972 que seguirá revitalizando el comercio en la zona. Tras la inclusión del Archipiélago en la Unión Europea, la situación no cambia sustancialmente, pues el protocolo dos – protocolo de adhesión diferencial al del resto del país– nos permitía seguir negociando con terceros países, pues quedamos fuera de la Unión aduanera, fuera de la Política Agraria Comunitaria (PAC) y exentos del pago del IVA<sup>5</sup>, por tanto el régimen comercial, económico y financiero de Canarias no se había modificado sustancialmente con respecto a años anteriores. En cambio esta situación cambia en 1991, cuando modificamos nuestro status en Europa, sustituyendo el protocolo dos por el Poseican. Esta nueva figura *nos obliga a ser más europeos*, integrándonos en la Unión Aduanera y en la PAC, al tiempo que obliga también a un cambio en nuestro Régimen Económico y Fiscal, desapareciendo parte de nuestras ventajas comerciales con terceros países e instituyendo nuevas figuras como el REA (Régimen de Especial de Abastecimiento), las zonas ZEC (Zona Especial Canaria), la zona franca, y la RIC (Reserva de Inversiones Canarias). Todo esto va a ser decisivo en los cambios recientes de nuestra economía y sociedad. En efecto, las zonas ZEC y franca permiten unas nuevas oportunidades para el comercio y el puerto, por tanto contribuyen a su desarrollo actual, la captura del tráfico de contenedores entre África, América, Asia y Europa empieza a ser decisiva para el incremento de los tráficos y sobre todo de las Teus en el puerto, contribuyendo ello a su desarrollo económico a pesar de la pérdida de la pesca y de las exportaciones de frutas y hortalizas de exportación. La

RIC también permite a las empresas canarias acumular grandes cantidades de capitales, debido a la exención del pago de impuestos por trabajar en las islas, estos dineros se van a invertir sobre todo en nuevas promociones inmobiliarias y ello se reflejará en la ciudad.

#### **4. LA INTERVENCIÓN URBANÍSTICA ACTUAL: ENTRE LA ESPECULACIÓN Y EL DESARROLLO ARMÓNICO DE LA CIUDAD.**

Como se ha demostrado en el apartado anterior la ciudad en los últimos años del siglo XX estuvo perdiendo población, debido a la crisis económica que por ese entonces azotaba a la isla y a la ciudad, así se pasó de 358.877 habitantes en 1991 a 354.863 en 2001, esta etapa estuvo marcada por la baja actividad, sobre todo turística y comercial. En cambio desde el inicio del siglo XXI la ciudad ha vuelto a incrementar sus efectivos. En particular esta zona del istmo está sufriendo cambios notables, tanto desde el punto de vista espacial por las nuevas edificaciones (Woermann), entre otras, como por una cierta revitalización de la actividad portuaria (tráfico de contenedores). Esta nueva actividad del puerto se está desplazando hacia la ampliación del puerto de La Luz, al dique Reina Sofía, la península del Nido y el nuevo muelle de La Esfinge, en estos últimos emplazamientos se asientan las nuevas empresas de la ZEC y la zona franca, por lo cual la zona del istmo, en concreto el barrio del Refugio, ha perdido interés portuario, no así urbanístico, precisamente este escaso uso o pérdida de funciones portuarias es lo que ha propiciado, a nuestro juicio, que la zona esté entrando en un proceso especulativo para nuevas funciones urbanas con propuestas residenciales y de negocios innovadoras. En este sentido afirmar que

la comisión puerto - ciudad pretende crear un nuevo espacio urbano sobre estos antiguos tinglados y muelles (muelle de Sanapú y Sovisphan) con una serie de actuaciones como son: soterrar la próxima avenida marítima que une la plaza Belén María con el intercambiador del Muelle de Santa Catalina, con ello se ganarían unos 400.000 m<sup>2</sup> de superficie sobre la avenida, al mismo tiempo que uniría esta parte del puerto con la ciudad y la playa de Las Canteras. Asimismo, se piensa construir un hotel de lujo de al menos unas 30 plantas de altura; un parking para 3.000 vehículos y donde estaba el antiguo muelle de Sanapú, el muelle pesquero y el pantalán anexo, se localizaría ahora un muelle deportivo de al menos unos 1.500 atraques, todo ello no puede sobrepasar, según la idea de la comisión mixta Puerto - Ciudad el 30% del total de la superficie. El restante 70% del suelo quedaría para equipamientos diversos de oficinas, ocio y espacios públicos abiertos entre parques y jardines. La Autoridad Portuaria, Ayuntamiento y Cabildo ( Comisión mixta puerto - ciudad) pretende que esta actuación se financie con dinero privado, es decir que sean compañías y empresas privadas las que construyan, otorgándosele una concesión administrativa para su explotación, sobre todo el hotel, las oficinas y el parking, pues el puerto deportivo quedaría dentro de la Autoridad Portuaria. Aquí surge un primer problema, y es que con la actual ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante 27/92, de 24 de noviembre de 1992, y la ley de Costas 22/88 de 28 de julio de 1988, no se puede enajenar espacio público portuario para uso privado y su consiguiente especulación para obtener plusvalías y beneficios individuales. Según Federico Rivero<sup>6</sup>: La ley de Puertos en su artículo 31.2 establece:

*Los bienes estatales que se adscriban al ente público y estén afectos a su servicio conservarán su calificación jurídica originaria, debiendo utilizarlos exclusivamente para el cumplimiento de los fines determinantes de su afectación o adscripción.*

Continúa más adelante en el artículo 31.4 señalando el propio autor lo siguiente:

*Los bienes de dominio público que no sean precisos para el cumplimiento de sus fines serán desafectados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previa declaración de innecesariedad por el Consejo Rector de Puertos del Estado y se incorporará al patrimonio del mismo, quien podrá proceder a su enajenación o permuta. Si el valor fuera superior a 3.000.000 de pesetas su enajenación deberá además, ser autorizada por el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*

Según el propio autor si esto ocurriera, al desafectarse el muelle de su función original —la del transporte marítimo— el espacio debería revertir en su totalidad al patrimonio público y ser de nuevo aprovechado como playa, pues la Ley de Costas en este sentido señala en su artículo 31.1 que:

*La utilización del dominio público marítimo-terrestre y, en todo caso, del mar y su ribera será libre, pública y gratuita para los usos comunes y acordes con la naturaleza de aquél, tales como pasear, estar, bañarse, navegar, embarcar y desembarcar, varar, pescar, coger plantas y mariscos y otros actos semejantes que no requieran obras de instalaciones de ningún tipo...*

En el siguiente artículo (32.2) la misma ley sólo establece una excepción a esta norma y es la siguiente:

*Únicamente se podrá permitir la ocupación del dominio público marítimo-terrestre para aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación.*

Con todo esto queda de manifiesto que en esta zona no es posible la especulación ni el disfrute privado del suelo o las infraestructuras. Sin embargo, esto es lo que pretende mayormente la Comisión Puerto-ciudad, es decir reconvertir una zona pública para el uso compartido de colectivo y privado, donde los beneficios de este último sector —el privado— son muy significativos por la importante especulación que desata el proyecto en esta zona de alto valor urbanístico. Para ello han encargado un concurso de ideas restringido, sólo participarán seis arquitectos internacionales y nacionales<sup>7</sup>, mientras los del Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, y en particular los de la demarcación de Las Palmas no tienen acceso al concurso, ahora se comenta que para el resto de la planificación del litoral de la ciudad si participaran los arquitectos locales<sup>8</sup>. Es la Autoridad Portuaria, quien tiene capacidad jurídica para contratar los trabajos a realizar, asimismo es la que corre con los gastos del mencionado concurso que ascienden a 643.000 €<sup>9</sup>, no obstante el tribunal del concurso estará compuesto además de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, por el Cabildo de la isla de Gran Canaria y por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria<sup>10</sup>. La demarcación de Las Palmas del COAC<sup>11</sup> denunció este concurso por su carácter restringido, denunciándolo al tribunal superior de justicia de Canarias y a la Unión Europea, concretamente a la

Dirección General de Mercado Interior de la U.E. Esta última institución, al igual que el Ministerio de Fomento han solicitado la paralización del concurso; mientras el Tribunal Superior de Justicia de Canarias todavía no se ha pronunciado sobre el particular. Las razones de la paralización estriban en que se conculca el derecho de la libre competencia. Por todo ello, esta operación urbanística del Istmo tiene pocas probabilidades de prosperar, pues la financiación Europea y del Ministerio de Fomento a través de la Autoridad Portuaria no están garantizadas.

## 5. UNA INTERVENCIÓN URBANÍSTICA EN ZONA PÚBLICA SIN EL CONSENSO DE LA CIUDADANÍA

El paisaje<sup>12</sup> de un territorio se construye en función de unas necesidades tangibles y materiales que el ciudadano puede observar, pero también entran en lisa en la construcción de los espacios antrópicos, no así en los naturales, factores no tangibles que sólo benefician a determinados sectores de esa sociedad, por regla general a las clases pudientes, que son las que detentan el poder, a veces de forma institucional, por formar parte de los equipos de gobierno de la propia institución, o en otras ocasiones de forma fáctica, a través de grupos o *lobbys* de presión como los medios de comunicación o empresas económicas que dirigen. Por ello Gómez Aguilera señala que:

*El paisaje del Archipiélago está desprovisto de políticas positivas que lo construyan. Surge por defecto de planificación, en desorden espontáneamente, de espaldas a una ordenación y planeamiento del territorio planteadas con voluntad de hacer paisaje<sup>13</sup>.*

Este desorden al que alude el citado autor es más aparente que real, pues es precisamente en la falta de reglamentos y de leyes, o a veces incluso existiendo éstos, cuando las clases dominantes ejercen su labor de configurar el territorio en función de sus antojos y propios intereses. En otras palabras, los agentes económicos y sociales pueden influir en la no aplicación de la legislación, o en la reinterpretación de la misma, para poder realizar intervenciones en el paisaje que garanticen sus intereses. Ello lo pueden hacer directamente, con actuaciones concretas sobre el territorio, o de forma más sutil a través de intervenciones de los representantes políticos que defienden sus intereses y no los de la colectividad, a la que se suponen que se deben y representan. Ello es así, en una sociedad como la nuestra donde lo que se persigue es la maximización de las tasas de beneficios a través de la consecución de elevadas plusvalías en los negocios inmobiliarios. En este sentido, a nuestro juicio, la actuación en el istmo de Santa Catalina constituye un magnífico ejemplo de este tipo de actuaciones. Este no es un mal endémico o exclusivo de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, sino de todo espacio urbano que se construye con criterios mercantilistas y capitalista, siempre se sigue el mismo modelo como bien señala José Manuel Naredo:

*Un modelo urbanístico que recibe su energía del sistema económico hegemónico: el capitalismo, la economía de mercado, cuya primera y última finalidad es el beneficio. Las ciudades y los tejidos territoriales son expresión del orden económico y social neoliberal, que entiende el desarrollo en términos de producción, distribución y consumos masivos, y convierte el suelo en un recurso especulativo – productivo de primer orden<sup>14</sup>.*

Sigue el propio autor señalando:

*Su funcionalismos higienista...ha fabricado inhóspitos espacios abiertos entre las construcciones arquitectónicas, que, por lo general, rechazan el ejercicio de los valores cívicos y las funciones sociales<sup>15</sup>.*

En efecto, al primar los intereses de una determinada capa social sobre el conjunto de los habitantes del lugar, pues todo aquello que no es rentable o posible objeto de negocio, sufre una minusvaloración y se reduce a su mínima expresión, pasando parte del espacio público a convertirse en privado. En este sentido la actuación del istmo de Santa Catalina vuelve a ser paradigmática, pues toda la superficie sobre la que se actúa es pública –infraestructura viaria y portuaria– una parte de ella –al menos el 30– será objeto de enajenación para beneficios privados. En esta ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, este fenómeno de la construcción se ha vuelto a disparar en los últimos años, no tanto por un crecimiento de la población, que como hemos visto con anterioridad no ocurre, sino por la acumulación de capital en muchas empresas, gracias sobre todo a la figura de la RIC (Reserva de Inversiones del nuevo sistema fiscal canario, tras la aprobación del POSEICAN en 1991). Estos capitales al no poder reinvertirse en construcciones obsoletas para mejorar las infraestructuras preexistentes, se están invirtiendo en nuevas construcciones, tanto turísticas como urbanas, dando lugar a una sobreoferta alojativa importante en el primer caso y a una especulación notable en el tejido urbano. Todo ello está incrementando el territorio construido en Canarias en detrimento del espacio natural y del patrimonio histórico de nuestra comunidad como bien señala Gómez

Aguilera:

*La Reserva de Inversiones del sistema fiscal canario (RIC) acentúa la actividad inmobiliaria y, por consiguiente, incide notablemente en la transformación del paisaje, aumentando la presión sobre la ocupación del territorio*<sup>16</sup>.

En definitiva, la RIC, como puede observarse constituye un poderoso factor para **"ordenar el territorio"**. Este tipo de crecimiento, que no desarrollo, termina configurándose como una fórmula inarmónica y poco sostenible, pues, insistimos, sólo beneficia a una parte de la sociedad. Por el contrario, parece más ético y saludable que las instituciones actúen en el territorio primando únicamente los intereses colectivos, para ello es necesario que se le de al ciudadano una mayor capacidad de participación. En realidad deben ser las organizaciones ciudadanas las que tienen que propiciar estos cambios de fondo, pues de lo contrario sólo se modifican los continentes pero nunca los contenidos como bien señala Lampedusa en su famosa obra el Gatopardo: *Hay que cambiarlo todo para que no cambie absolutamente nada*. Esto es lo que suele ocurrir generalmente, cuando se agudizan las contradicciones en un sector, propician una serie de cambios en aspectos superficiales para que la esencia del fenómeno siga intacta. Por todo ello, consideramos que esta renovación que precisan nuestras ciudades, y por ende nuestro territorio, necesita que se realice desde la propia ciudadanía, proponiendo la población sus verdaderos intereses. Así, suscribimos las afirmaciones de Gómez Aguilera cuando dice:

*La reclamada renovación de la ciudad debe ser solidaria con la renovación del paisaje urbano y la recuperación actualizada y antinostálgica del espacio público*

*como lugar de expresión, de identidad y de pluralidad de las formas de la ciudadanía democrática contemporánea. Un cúmulo de opresiones que, de una manera u otra, no puedan desestimar de nuevo la condición básicamente humana y social del protagonista urbano: el ciudadano, frente al banquero, el mercader y el administrador*<sup>17</sup>.

En definitiva, las ciudades las tienen que construir los ciudadanos con sus propuestas y acciones, es necesario un planeamiento participativo como señala el propio Gómez Aguilera:

*Un aspecto clave en esta dirección lo constituye el replanteamiento de la participación en el proceso de planificación, de modo que se incorporen mecanismos colectivos de construcción de la ciudad y de ordenación del territorio: el planeamiento participativo.*

En este mismo sentido se pronuncia Patsy Healy, siguiendo el pensamiento de Habermas, y señalando que el planeamiento urbanístico se debe entender como un proceso basado en la colectividad. Todo esto no es fácil de conseguir, por la falta de participación de los ciudadanos como colectivo. Este camino de la participación no es fácil, ya que a nadie se le esconde que existen numerosos obstáculos, según Shrader - Frechette, éstos son de tres tipos:

1. *el público tiene poco control económico sobre los límites de la responsabilidad que amenazan a los ciudadanos y que, a su vez, protegen las industrias que imponen riesgos sociales significativos.*

2. *El Público tiene poco control político sobre la evaluación y gestión de riesgos, tareas que se han dejado casi siempre en manos de los científicos y de las industrias.*

3. *El público tiene poco control ético sobre las decisiones acerca de los riesgos, pese a su derecho al consentimiento libre e informado de los peligros socialmente impuestos.*

Estos obstáculos se pueden combatir de la siguiente manera:

1. Con el principio de precaución.
2. Con el principio de la responsabilidad.
3. Con el principio de la participación ciudadana.

Es decir se debe apostar por una mayor democracia que dinamice los valores sociales para que la participación pueda ser efectiva, y de esta manera conseguir que las propuestas y acciones que se realicen en la ciudad sean consentidas y aceptadas por la inmensa mayoría de los ciudadanos. Esta necesidad de participación ciudadana es señalada por Jacobs cuando señala:

*La democracia requiere la existencia de un debate: el sufragio se ejerce sólo después de que los ciudadanos hayan escuchado todas las caras de un argumento y lo hayan discutido.... Cuando se trata de bienes públicos, la institución adecuada para articular los valores en juego no consiste en una encuesta individual sino en algún tipo de foro público en el que la gente reunida pueda debatir antes de realizar sus juicios<sup>18</sup>.*

Estos conflictos entre ciudadanía e instituciones no siempre son provocados intencionalmente, en muchas de las ocasiones son debido a la manera de actuar de las propias instituciones, en las que se encargan los trabajos a los técnicos, y sobre la documentación que éstos aportan se toman las decisiones, pero estos trabajos oficiales algunas veces, casi siem-

pre, pecan de parciales, pues son encargados con una serie de condicionantes previos que mediatizan de alguna manera las conclusiones o recomendaciones que se hacen en los mismos, ya que las instituciones tienen unos intereses apriorísticos que determinan el tipo de propuesta que generalmente se hace sobre el particular. Por ello, como bien señala Aguilera Klink:

*Lo habitual es que las decisiones se tomen de manera opaca, condicionada por intereses ocultos, y, por lo tanto, resulten viciadas por argumentos de mala calidad<sup>19</sup>.*

No siempre hay una predisposición a ir contra los intereses de los ciudadanos, lo lógico es que éstos estén protegidos por la acción de los políticos, pero también no es menos cierto que en ocasiones se puede producir un desfase entre el interés colectivo y el del grupo con más poder e influencia, que obviamente no tienen por que ser los mismos, es más en muchas ocasiones son contrapuestos. De ahí que existan numerosas afirmaciones demagógicas sobre este particular, intentando convencer a la ciudadanía de determinados aspectos como *si de buena moneda se tratasen*, cuando en realidad sólo benefician a un sector de la sociedad.

## 6. CONCLUSIONES

Las administraciones públicas deberían ser más respetuosas con la legalidad vigente, pues los proyectos de promoción y remozamiento de áreas urbanas y portuarias que se han quedado obsoletas corren el peligro de no obtener financiación para materializar mejoras en dichos espacios si sólo atienden a leyes de mercado y a intereses privados, quedando los intereses públicos relegados. Por ello, se

hace necesario que las administraciones conduzcan los dineros públicos de forma más racional en generar infraestructuras para el uso y disfrute del conjunto de los ciudadanos. Otra de las conclusiones que se puede obtener de este proceso, es que los grandes proyectos urbanísticos deben estar convenientemente consensuados

entre todas las partes administraciones, intereses privados y administrados públicos, invitando a la población a una participación más activa y directa en el futuro de sus espacios urbanos. Con ello, conseguiríamos una ciudad más racional y más armónica, interiorizada por la inmensa mayoría de los ciudadanos que viven en ella.

Foto 3. Vista de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y del Puerto de La Luz, tomada desde La Isleta.



Fuente: © FEDAC.

En definitiva, que la democracia directa y participativa también tiene que incidir en la construcción de los espacios habitados, pues son las gentes de esos lugares los que van a disfrutar y padecer tales infraestructuras. La participación ciudadana se hace absolutamente necesaria para que la ciudad sea el reflejo de todas las clases sociales que en ella habitan, no puede ser sólo el exponente de una parte. El negocio inmobiliario y la especulación del suelo, no pueden sub-

vertir este principio. La colectividad y el territorio no deben estar sometidos al imperio de los negocios, del mercado y del beneficio. Estas plusvalías y ganancias que se generan de la construcción urbana están para proporcionar bienestar al conjunto de la colectividad que habita en ese territorio. El espacio vivido o habitado debe ser un compromiso o contrato entre todas las partes que conforman ese territorio, y nunca la expresión de los núcleos económicamente más poderosos.

Foto 4. Vista de la trasera del parque Santa Catalina y comienzo del muelle del mismo nombre, foto tomada desde el Centro Comercial El Muelle.



Por último, señalar que las ciudades deben facilitar la convivencia pacífica y culturalmente enriquecedora para el conjunto de la sociedad, nunca deben marginar a una parte de ese colectivo para facilitar la maximización del beneficio de unos pocos. Por ello es necesario que la ciudadanía plantee y proponga que tipo de ciudad, de infraestructuras y servicios son los que quieren, y sus representantes políticos deben velar para que estos anhelos del pueblo puedan hacerse realidad, sólo así, desde una comunión factible entre los habitantes y las instituciones, es como se puede construir una ciudad armónica y sostenible.

---

## NOTAS

1 La Comisión mixta Puerto - ciudad está compuesta por el Cabildo de Gran Canaria,

- por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y por La Autoridad de Puertos de Las Palmas, aunque no tiene entidad jurídica propia. Fue constituida el 29 de diciembre de 2003.
- 2 El día 17 de mayo de 2004 se aprobó el pliego de bases del concurso restringido para esta actuación en el Istmo de Santa Catalina, con posterioridad —20 de mayo de 2004— se invita a los seis equipos de arquitectos. El COAC (Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias) interpone un recurso de reposición ante La Autoridad Portuaria en la que se solicita que se anule el Pliego de Bases (23 de agosto de 2004)El día 19 de octubre de este mismo año la Dirección General de Mercado Interior insta al Ministerio de Fomento a que pare el Concurso por posible conculcación de derechos a la libre competencia. La Comisión Puerto-Ciudad y la Autoridad Portuaria hacen caso omiso y el día 1 de diciembre comienzan las exposiciones de los 6 equipos de arquitectos sobre sus propuestas sobre el istmo de Santa Catalina.
- 3 Martín Galán, F. (1984): *La formación de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria: ciudad y*

- puerto. Junta del Puerto de la Luz y de Las Palmas y otros. Sta. Cruz de Tenerife.
- 4 Martín Ruiz, J.F. (1985): *Dinámica y Estructura de la población de las Canarias Orientales (Siglos XIX y XX)*. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. 2 tomos. Las Palmas de Gran Canaria.
  - 5 González Morales, A. et ál. (2000): *Integración de Canarias y Madeira en la Unión Europea. 1986 - 1996*. Cabildos de Lanzarote, Fuerteventura y Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
  - 6 Federico Rivero (2004): "La Playa del Istmo I y II. La Provincia 18 y 19 de noviembre de 2004. Las Palmas de Gran Canaria. Páginas 38 y 40.
  - 7 Estos arquitectos son: César Pelli (Argentina); Ben Van Berkel (Holanda); Nicholas Grimshaw (Reino Unido); Kasuyo Sejima (Japón); y los nacionales Carlos Ferrater y Rafael Moneo.
  - 8 Manifestaciones realizadas en los medios de comunicación por el Consejero de Economía y Hacienda del Gobierno Autónomo de Canarias, miembro del Consejo de la Autoridad Portuaria.
  - 9 Estos gastos de desglosan de la siguiente manera: cada equipo cobrará 61.094€ , más unos 35.000 € para gastos y viajes. Por último el ganador del concurso de ideas cobrará otros 61.094€.
  - 10 El jurado del concurso está compuesto por los siguientes miembros: alcaldesa -presidenta; Presidente del Cabildo; Presidente de la Autoridad Portuaria; Concejal de urbanismo y 3 expertos, uno puesto por cada institución.
  - 11 Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias.
  - 12 Conjunto de elementos y factores de tipo natural y antrópicos que configuran un territorio.
  - 13 Gómez Aguilera, F. (2002): Paisaje de las visitadas. Islas, turismo y territorio. *Cuadernos del Sureste nº10*. Arrecife.
  - 14 Naredo, J. M. (2000): Ciudades y crisis de civilización en *Ciudades habitables y solidarias*. Documentación Social. *Revista de Estudios Sociales y de Sociología Aplicada*, Abril - Junio nº119; p. 24.
  - 15 Ibidem
  - 16 Gómez Aguilera, F.(2002): Op. Cit; pág 95.
  - 17 Ibidem; pág. 98.
  - 18 Jacobs, M. (1997): Environmental valuation, deliberative democracy and publicdecision - making institutions en *Valuing Nature? Ethics, economics and the environment* de J. Foster. Routledge. Londres; pág. 220.
  - 19 Aguilera Klink, F.( 2002): Cambios para la gestión ambiental. *Cuadernos del Sureste nº10*. Arrecife; p.118.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA KLINK, F. ( 2002): Cambios para la gestión ambiental. *Cuadernos del Sureste nº 10*. Arrecife.
- GEORGE, S. (2001): El Informe Lugano. Icaria editorial. Barcelona.
- GÓMEZ AGUILERA, F. (2002): Paisaje de las visitadas. Islas, turismo y territorio; *Cuadernos del Sureste nº10*. Arrecife.
- HERRERRA PIQUÉ, A. (1978): *La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria*. Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.
- JACOBS, M. (1997): Environmental valuation, deliberative democracy and publicdecision - making institutions; *Valuing Nature Ethics, economics and the environment* de J. Foster. Routledge. Londres.
- MARTÍN GALÁN, F. (1984): *La formación de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria: ciudad y puerto*. Junta del Puerto de la Luz y de Las Palmas y otros. Sta. Cruz de Tenerife.
- MARTÍN RUIZ, J. F. ( 1985): *Dinámica y Estructura de la población de las Canarias Orientales (Siglos XIX y XX)*.
- EXCMO. CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA. Las Palmas de Gran Canaria.
- NAREDO, J. M. (2000): *Ciudades y crisis de civilización; Ciudades habitables y solidarias*. Documentación Social. *Revista de Estudios Sociales y de Sociología Aplicada*, Abril - Junio nº 119.

