

La integración de la red de núcleos tradicionales de Gran Canaria en el modelo turístico*

María C. Hernández Martí, Antonio A. Ramón Ojeda

Departamento de Arte Ciudad y Territorio
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Introducción

Las repercusiones espaciales del turismo de masas no sólo toman la forma de impactos sobre las zonas físicamente ocupadas por esta actividad; deben considerarse, además, sus efectos indirectos sobre el resto del territorio insular. En el caso de Gran Canaria, en el que la superficie destinada a usos turísticos directos supera ligeramente los 12 km², sorprende el alto grado de modificación de la estructura del poblamiento en el conjunto insular.

En la actualidad, la Isla, con una población efectiva superior a los 715.000 habitantes, cuenta con tan sólo un 18,5% de su contingente poblacional residente en núcleos que no alcanzan los 2.000 vecinos. Hay treinta y una entidades de población de más de 3.000 habitantes, casi todas cabeceras municipales y entidades de los municipios turísticos del Sur (La diferencia con respecto a 1950 es notable, pues entonces sólo existían seis núcleos que sobrepasaran dicha cifra). El crecimiento de la red urbana al amparo de las infraestructuras viarias y el actual modelo económico están en la base del cambio al que se asocia tal grado de urbanización (Álvarez y Bescós, 1988). La presión que sobre un territorio de 1.560 km² ejerce tal contingente poblacional da origen a una fuerte demanda de suelo, agravada por la propia orografía insular. El suelo, pues, se convierte en el principal recurso de un modelo económico que, como el actual, tiene una fuerte componente turística¹.

* Nota del editor. Al cerrar la edición del presente libro no se habían recibido las figuras en el formato adecuado, por lo que no ha sido posible publicarlas.

¹ Se estima que el 73,8% de la producción total corresponde al sector servicios, alcanzando casi el 28% la producción del subsector turístico. (Consejería de Turismo y Transporte).

El modelo tradicional de distribución de los núcleos de población

Las actividades tradicionales, en sus diversas modalidades de agricultura, ganadería y silvicultura, actuaron durante siglos como motor de la economía grancanaria, y proporcionaron sustento a la gran mayoría de los habitantes de la Isla. Por tanto, el modelo tradicional de distribución de los núcleos de población se caracterizó por su vinculación directa a los aprovechamientos rurales. Los asentamientos con mayor peso específico se ubicaron en las áreas más fértiles; Guía, Gáldar, Arucas, Teror, Telde, las vegas de las medianías del Norte y el Este, que disfrutaban de condiciones topográficas favorables, buenos suelos y abundante agua. Capítulo aparte merece la ciudad de Las Palmas, centro portuario, comercial y administrativo.

A medida que crecía la población, los nuevos núcleos iban extendiéndose a otros espacios, inicialmente en las cercanías de los anteriores y, a continuación, fuera de su esfera inmediata. En el siglo XVIII, merced a un intenso aumento demográfico, se colonizaron áreas hasta entonces prácticamente despobladas por su inhóspita aridez o su escarpado relieve. Esta tendencia se mantuvo hasta avanzado el siglo siguiente; aún así, seguían siendo las medianías de la mitad nororiental de la Isla las que se encontraban más densamente pobladas, y, por ende, mejor comunicadas.

A principios del siglo XX, los avances en materia de transportes y de alumbramiento de aguas subterráneas permitieron la generalización de los cultivos destinados a la exportación (plátano y tomate, básicamente). Ambos obtuvieron los mejores rendimientos al asentarse en las cálidas llanuras costeras de toda la Isla, produciéndose entonces una interesante alteración en las pautas de distribución poblacional. Las áreas litorales ganaron, así, nueva importancia. Parte de la población rural que sólo disponía de explotaciones marginales y escasamente productivas las abandonó (cuando no definitiva, sí temporalmente) y se trasladó a las costas en busca de trabajo.

Pero las transformaciones territoriales inducidas por esta agricultura de exportación no desestructuraron por completo el sistema previamente vigente (cosa que sí sucedería más adelante, con la irrupción del turismo). Hasta 1950, tres núcleos principales seguían articulando el espacio insular. En primer lugar, y a gran distancia del resto, Las Palmas, al amparo de la actividad portuaria (y de una incipiente actividad turística, según veremos en el siguiente apartado), acaparaba hasta el 47% de la población insular y buena parte de los flujos económicos. Telde y Arucas y, en menor medida, Gáldar y Guía, todos ellos centros tradicionales, constituían los núcleos de segundo orden, funcionando como centros de descarga de presión de la capital. El tercer nivel jerárquico de asentamientos lo componían Teror, Valsequillo, Santa Lucía, San Bartolomé, Mogán, La Aldea... y, en definitiva, casi todas las cabeceras municipales de importancia local. Finalmente, numerosos núcleos de pequeña entidad salpicaban el resto de la Isla, completando un panorama que, si bien se hallaba menos

desequilibrado que en períodos anteriores, seguía delatando el mayor peso específico del Norte y el Este frente a la fachada suroccidental.

La introducción del turismo; el nuevo modelo territorial (1960-1996)

Cuando Gran Canaria se incorporó al circuito del turismo de masas, en la década de los sesenta, esta actividad contaba ya con antecedentes que se remontaban al siglo anterior. Desde mediados del XIX, numerosos viajeros británicos arribaban al Puerto de Refugio de La Luz, a bordo de los vapores europeos que se detenían para avituallarse antes de emprender travesías trasatlánticas (Miranda, 1995: 6). Era éste un turismo elitista, atraído por la benignidad del clima, que se alojaba en los hoteles de Las Palmas y El Monte, y que sólo ocasionalmente visitaba otras zonas de la Isla, como los balnearios de Azuaje y Los Berrazales.

El impacto territorial de esta clase de turismo fue mínimo y se circunscribió al núcleo capitalino. Su impronta llegó, cuando menos, a la toponimia del lugar. En efecto, en la loma de Santa Catalina, a corta distancia del puerto y del centro funcional de Las Palmas, y aprovechando la presencia de un manantial de aguas muy apreciadas por su salubridad, fueron instalándose varios establecimientos hoteleros de prestigio (*Santa Catalina, Metropole...*); y fue por ello que recibió el nombre de "Barrio de los Hoteles" durante muchos años.

La primera crisis turística grancanaria llegó con la Primera Guerra Mundial, que paralizó en buena medida el tráfico portuario (Miranda, 1995: 13). No se produjo ningún desarrollo en este sector económico, condenado al estancamiento, hasta que, casi cuarenta años más tarde, los vuelos *chárter* reiniciaron la llegada de viajeros, esta vez a una mayor escala. Aún así, en la fase inicial de este fenómeno, sus repercusiones espaciales continuaron restringiéndose a la ciudad. En la Playa de Las Canteras, las tradicionales casas de veraneo de la burguesía local se vieron rodeadas de hoteles modernos, que a largo plazo terminarían sustituyéndolas.

Pero pronto se vislumbraron las posibilidades del desértico litoral del Sur, que por entonces se dedicaba casi en exclusiva al cultivo del tomate. En 1960 se convocó un concurso con el fin de urbanizar 19 kilómetros de la costa de Maspalomas, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana; la ciudad turística resultante creció más allá de cualquier expectativa, ocupando el arco litoral entre Tarajalillo y Mogán, y acarreó profundas transformaciones espaciales que afectaron al conjunto de la Isla, alterando irreversiblemente las pautas de ocupación del territorio que habían prevalecido hasta entonces.

La poderosa atracción que ejerció este nuevo centro turístico sobre la población grancanaria, muy dispuesta a ocupar puestos de trabajo en la construcción y la hostelería, causó un desplazamiento demográfico masivo hacia el Sur. Conviene tener en cuenta que el corto espacio de tiempo transcurrido entre los primeros sesenta y el momento actual fue el de mayor crecimiento poblacional de la historia insular (Burriel, 1981: 88 y 32), si bien en los últimos

años tiende a ralentizarse. En cualquier caso, este incremento tan desmesurado ha dado lugar a un territorio tensionado, desbordado por la carga demográfica que soporta, y visiblemente afectado por el resultado de las relaciones entre las actividades humanas y el soporte natural que las acoge y posibilita.

No pretendemos afirmar que el único factor explicativo del vertiginoso crecimiento de la población en este período fuese el *boom* del turismo de masas. También se produjo, entre otros fenómenos destacables, una polarización de mano de obra en el cada vez más rentable Puerto de La Luz y de Las Palmas (Martín, 1984), así como un proceso de industrialización amparado en la nuevas infraestructuras.. Pero es imposible perder de vista la estrecha relación que existe entre la eclosión del turismo y la desruralización, la sucesiva reubicación del contingente demográfico insular, y las fenomenales expectativas del sector de la construcción, tanto para satisfacer las necesidades turísticas como las de la propia población local.

En consecuencia, el sistema territorial de distribución de los núcleos de población cambió en profundidad. Se registró un giro, literalmente hablando, de la ubicación de la población grancanaria. Si hasta mediados de este siglo el peso demográfico insular, aun excluyendo a la capital de este recuento, se hallaba centrado entre Telde y Gáldar, en la actualidad se ha producido un desplazamiento de su centro de gravedad hacia el litoral oriental. Esta traslación, derivada del desarrollo turístico (que no sólo dio origen a las nuevas ciudades turísticas del Sur, sino que fomentó el desarrollo paralelo de otros núcleos funcionalmente ligados a las primeras, como San Fernando, Vecindario o Sardina), vino favorecida por la política de comunicaciones seguida por los gobiernos democráticos, cuyos esfuerzos financieros se dirigieron a reforzar casi unidireccionalmente los sistemas de comunicaciones e infraestructuras de servicio turístico (Martínez, 1993). Como resultado de ello, el Corredor del Este se ha convertido en el área mejor conectada de la Isla y, a la vez, en el espacio más "adecuado" para la explosión edificatoria casi intuitiva que ha tenido lugar al amparo de las nuevas infraestructuras (Álvarez y Bescós, 1988).

La gráfica que representa los índices de crecimiento demográfico por grupos de municipios resulta especialmente significativa. Ahora bien, la toma de valores referidos a la totalidad de cada municipio conlleva una confusión inherente: el incremento demográfico parece haber afectado por igual a toda la superficie municipal. Nada más lejos de la realidad. El intenso crecimiento de la población (paralelo, como es lógico, al de la superficie edificada) se concentra en una estrecha franja costera que transcurre entre la capital y Maspalomas, por el Sur, y que, aunque con densidades y características formales muy distintas, llega hasta la ciudad de Gáldar, por el Norte.

A escala insular, entonces, el modelo actual de asentamientos se nos presenta como un continuo periurbano a lo largo de toda la costa Este que aprovecha los barrancos (vías históricas de penetración) para introducirse hacia el interior: allí

donde los asentamientos capitalinos han servido de soporte a servicios y equipamientos locales y comarcales destinados a satisfacer las necesidades de la población del entorno, se constituye una red jerarquizada de núcleos menores. Con ello se registra un desarrollo periférico funcionalmente dependiente de cada una de las respectivas cabeceras municipales (modelo norteño), o bien de núcleos de nueva planta, aunque con mejores condiciones de conectividad en el entramado comercial y económico insular, como ocurre en los municipios sureños directamente beneficiados por el desarrollo económico derivado de la industria turística.

Finalmente, el interior de la Isla (particularmente por encima de la cota de los 600 m) mantiene un modelo "relictico", aunque no por ello menos dinámico, si el ritmo y el nivel de las transformaciones es muy diferente del experimentado por los núcleos de costa. Sólo en las medianías altas y las cumbres logran pervivir los asentamientos nucleares tradicionales, de trama compacta y bien adaptada a las acusadas pendientes, aún vinculados en alguna medida a las actividades del medio rural; pero nunca ajenos a los procesos que afectan al resto de la Isla, y por ello tanto más desvirtuados y alterados cuanto más accesibles.

Un caso concreto de evolución divergente; los patrones de poblamiento en los Valles de Mogán y Tasarte

En este punto emprendemos un análisis comparativo de los modelos de distribución de los núcleos de población de Mogán y Tasarte, dos valles de la Comarca del Suroeste de Gran Canaria, cercanos entre sí, que presentan numerosos paralelismos en muchos aspectos. Ambos se caracterizan por un relieve muy accidentado, lo que, sumado a unas condiciones climáticas próximas a la aridez, genera serias limitaciones en lo referente a la disponibilidad de tierras cultivables. Las comunicaciones son también difíciles, y durante siglos, vistas las complicaciones de transitar por vías terrestres que salvaban pendientes pronunciadísimas, se efectuaron preferentemente por mar. Los dos valles desembocan en playas pequeñas, flanqueadas por altos acantilados. Estos obstáculos naturales, que indujeron una baja capacidad de carga genérica, no impidieron la colonización de Mogán y Tasarte, pero sí tendieron a retrasarla en el tiempo y a hacerla más precaria. En cualquier caso, resulta interesante constatar cómo, partiendo de condiciones iniciales muy similares, las pautas de poblamiento han evolucionado por cauces claramente diferenciados. Es preciso aproximarse al proceso histórico de ocupación del territorio para ponderar en su justa medida el impacto del turismo.

A lo largo del siglo XVIII se produjo en el conjunto de la Isla un importante crecimiento demográfico, que tuvo clara repercusión también en el ámbito de los dos valles. Según la obra *Constituciones y nuevas addiciones Synodales del Obispado de Canarias*, de P. M. Dávila y Cárdenas (Archivo del Museo Canario), en 1735 habitaban en Tasarte 16 vecinos, y sólo 4 en Mogán.

Cincuenta años después, Mogán contaba con 45 vecinos, frente a los 71 de Tasarte². En este período de dinamismo vinculado a las nuevas roturaciones, la balanza se inclina a favor de Tasarte. El poblamiento, disperso, se extendía sobre el cauce de los barrancos, preferentemente en torno a los 300 m/snm, área con mejores posibilidades desde el punto de vista de la rudimentaria agricultura de subsistencia que era entonces la actividad básica, en combinación con aprovechamientos ganaderos, forestales y costeros.

Ya en la segunda mitad del siglo XIX, en 1865³, la población había aumentado sustancialmente. Se registró en Tasarte un total de 233 habitantes, mientras Mogán alcanzaba los 315; en un momento en el que la agricultura de exportación comenzaba a extenderse fuera de las fértiles vegas del Norte y el Este (si bien las prácticas tradicionales de autoabastecimiento mantenían su vigencia), la superior accesibilidad de Mogán significaba una ventaja de la que Tasarte no disfrutaba. Aparte de esto, Mogán era ya cabecera municipal (con lo que concentraba ciertas dotaciones), mientras Tasarte seguía siendo un pago de San Nicolás. En cualquier caso, la diferencia de peso entre la población de ambos barrancos no es excesiva, ni tampoco se perciben grandes disimilitudes en su distribución espacial. Pero sí apuntan ya ciertas tendencias que cristalizarán más adelante; el hábitat se presenta más concentrado en Mogán que en Tasarte, que sigue siendo un asentamiento rural disperso, si bien extenso. Además, el tramo costero del Valle de Mogán es objeto de una ocupación sistemática, muy probablemente al socaire del puerto y de las primeras producciones para la exportación. Esto no sucede en Tasarte, donde no se localiza ningún núcleo estable en las cercanías de la costa.

Según avanza el siglo XX, la implantación de los cultivos de exportación es un hecho. Así, en 1950 plátanos y tomates se encuentran en plena expansión en ambos valles; para que su cultivo resulte rentable se precisa abundante mano de obra, y de este modo se verifica un importante crecimiento demográfico. El Valle de Mogán alberga 1.608 habitantes, mientras Tasarte sólo suma 366. Son precisamente los asentamientos costeros de Mogán los que dan la clave de este despegue, pues en ellos se registra un incremento poblacional muy notable, especialmente en la Playa de Mogán, que se convierte en una "segunda cabecera". Las distancias que median entre los núcleos que jalonan el fondo del tramo inferior del barranco van haciéndose progresivamente menores. A la vez, las entidades de población de las medianías altas (El Pie de la Cuesta es un ejemplo muy claro) entran en declive. En cuanto al Pueblo de Mogán, se convierte en un núcleo denso, de características y funcionalidad casi urbanas.

² Expediente formado en virtud de R.O. remitiendo a consulta del Consejo de Castilla un Memorial sobre que se le conceda facultad para hacer Poblaciones a la banda del Sur de la Isla de Gran Canaria, legajo 4.061, Archivo Histórico Nacional (en este caso se empleó una transcripción literal realizada por D. Miguel Santiago, que se conserva en el Fondo Miguel Santiago de la Biblioteca Insular de Las Palmas de Gran Canaria).

³ Los datos que se ofrecen a continuación proceden de los sucesivos *Nomenclátor* de los años mencionados: 1865, 1950, 1970 y 1990.

El poblamiento en Tasarte, entre tanto, se hace más concentrado en torno a los 450 m. de altitud, en el núcleo principal del Valle, pero mantiene la dispersión en las zonas medias y bajas del barranco; y a pesar de que en la Playa existe ya un pequeño núcleo de población marginal, ni siquiera se menciona en el correspondiente Nomenclátor, lo que es signo de su escasa importancia. 1970 es el momento del relevo entre la agricultura de exportación y el turismo. Mogán cuenta 1.776 habitantes, lo que significa un crecimiento muy discreto respecto al recuento anterior, a diferencia de lo que ocurre en Tasarte, donde se produce un incremento de casi el 100%.

La relativa cercanía de Mogán a los nuevos núcleos turísticos de San Bartolomé de Tirajana marca la diferencia; numerosa población local obtiene trabajo en la construcción o en la hostelería y se desplaza diariamente a cumplir con sus deberes. Con ello se completa el proceso iniciado en la fase anterior, y acaban por despoblarse los núcleos de las medianías altas, escasamente viables desde el punto de vista de la agricultura de exportación y completamente insostenibles desde la perspectiva del turismo de sol y playa. Los asentamientos costeros, vinculados ahora simultáneamente a la agricultura de exportación y al turismo, continúan creciendo, aunque a un ritmo algo más moderado que en la etapa previa. Así, el fondo del Valle de Mogán por debajo de los 300 m. de altitud se encuentra ocupado de manera discontinua pero regular, y las máximas densidades siguen estando en el Pueblo y la Playa.

En Tasarte, sin embargo, la accesibilidad es notoriamente peor, y si el poblamiento se extiende hacia la costa es a causa del auge de la agricultura de exportación, que se produce en este valle de un modo retardado. Predominan, de todos modos, patrones marcados por la dispersión, ya que buena parte de las viviendas siguen asociadas aún a las explotaciones agrícolas. La Playa sigue siendo un núcleo de escasa entidad, compuesto mayoritariamente por infraviviendas.

El último intervalo estudiado se caracteriza por una estabilidad en las cifras que no se corresponde con el dinamismo real. En 1990, Mogán tiene 1.644 habitantes y Tasarte 687. Los cambios en las actividades económicas se reflejan, como es lógico, en la nueva distribución de la población. La caída en la rentabilidad del tomate trae consigo la implantación de nuevos cultivos, sean frutales (mangos, papayas, aguacates) u hortalizas (sobre todo berenjenas), que ocupan menos espacio y dejan, en coyunturas favorables, rendimientos muy superiores.

En Tasarte pueden observarse amplias extensiones dedicadas a esta actividad; el núcleo principal del barranco tiene ya proporciones y rasgos formales protourbanos, pero a partir de los 400 m. de altitud, aproximadamente, deja paso a una aureola de poblamiento disperso que sigue asociado a las tierras de cultivo, que se extienden hasta la costa. En cuanto a la Playa, cambia muy poco su aspecto y funcionalidad, hasta el punto de que ni siquiera existe una buena carretera asfaltada. Las infraviviendas permanecen (aunque el Ayuntamiento de

la Aldea planea demolerlas, argumentando que funcionan como segundas residencias) y la única concesión al sector terciario es un modesto restaurante.

La situación en Mogán es harto distinta. El elemento más dinamizador ha sido la urbanización de la Playa (convenientemente regenerada), donde se habilitó un Puerto para embarcaciones de recreo, un complejo de apartamentos y un hotel. Con ello, el asentamiento tradicional de la Playa cambia de orientación, se multiplican los servicios ofrecidos: restaurantes, cafeterías, tiendas de todo tipo, alojamientos complementarios... Su influencia asciende barranco arriba, de manera que el espacio dedicado a las explotaciones agrícolas comparativamente inferior. Los asentamientos rurales se encuentran en franca minoría, obteniéndose gracias a la agricultura a tiempo parcial, y se intercalan con núcleos-dormitorio que albergan a los trabajadores del turismo del municipio. En definitiva, el fondo del barranco se presenta ya como un continuo periurbano en el que es posible localizar actividades tan dispares como estudios fotográficos, panaderías al estilo alemán o lavanderías, todas ellas, huelga decirlo, subsidiarias del turismo.

A la vez, se produce una interesante revalorización de los núcleos de las medianías altas, ahora "objeto de deseo" para segundas residencias, asociadas a huertos-jardín, agricultura de fin de semana. Ello permite observar como los antiguos caseríos se reconvierten en *chalés* de lujo.

En definitiva, el paisaje resultante en ambos valles, (uno de ellos, Mogán, vinculado directamente al turismo; otro, Tasarte, sólo indirectamente) va configurándose de modo muy distinto, y generando pautas de poblamiento bien diferenciadas; y aunque no cabe adscribir todas las variaciones a la influencia espacial del turismo, es indudable que los últimos fenómenos descritos no pueden escapar a su órbita en ninguno de los valles estudiados.

Discusión y conclusiones

En líneas generales, puede decirse que las grandes traslocaciones demográficas se deben a la búsqueda de trabajo, dirigiéndose allí donde la oferta de éste es mayor, de manera que los focos agrícolas tradicionales han sido sustituidos por los centros generadores de actividades terciarias (Las Palmas, Telde, litoral del Este y el Sur, etc.). En la base de estas transformaciones se encuentra el desarrollo turístico y, paralelamente, se produce un consustancial desarrollo de la red de carreteras e infraestructuras en general; un desarrollo que va a remolque de la expansión terciaria que tira de él. Es decir, en buena medida los nuevos trazados de las vías rápidas tienen su razón de ser en la necesidad de comunicar las grandes infraestructuras de transporte internacional (puerto y aeropuerto) con los centros turísticos e industriales de la Isla, y a su vez, son estos centros los que polarizan el flujo demográfico (Berry, 1971: 83).

La inusitada rapidez del proceso trae consigo un fenómeno de periurbanización que afecta a los principales centros económicos, y en particular

a la capital insular, produciéndose una espontánea multiplicación de núcleos protourbanos y marginales (Casariego, 1993), nacidos al amparo de una laxa actitud de la Administración, del encarecimiento del suelo y de las carencias existentes en la producción de viviendas. En sentido opuesto, entre la ciudad y el medio rural se produce un flujo de población en busca de condiciones de vida más "naturales" que las que se respiran en la ciudad. El aumento de la demanda de suelo residencial en suelo rústico y las mejoras en la red viaria precipitan el proceso de periurbanización (Gómez, 1987), con lo que las iniciativas residenciales, expresadas a través de polígonos y urbanizaciones (Jinámar, Costa de Telde, Monte Lentiscal, etc.) convierten en áreas residenciales espacios que hasta entonces eran improductivos o tenían un uso agrícola tradicional, como es el caso prácticamente generalizado de Telde, Santa Brígida o Arucas.

Sin embargo, debe huirse del modelo de crecimiento anárquico y lineal que ha imperado en estos últimos cuarenta años, pues rápidamente se han constatado los problemas de sobrecarga en una vía de comunicación fundamental como es la C-812, hasta fechas recientes la única carretera de comunicación entre Las Palmas y Mogán, y viario estructurante de la conurbación urbana que ha llegado a ser El Cruce-Vecindario-El Doctoral, e incluso Sardina del Sur (Ruiloba, 1993: 56 y ss.). Además, la presencia de la autovía GC-1 ha desbordado, como ya ocurriera en otras ciudades europeas, el sistema tradicional de usos, desvirtuando la trama viaria precedente y dando origen a fuertes transformaciones. A ambos márgenes de la vía rápida, pero muy especialmente entre ésta y el litoral, existe toda una serie de núcleos marginados de la jerarquía tradicional de asentamientos, que convendría recuperar (tanto los propios núcleos como el litoral en el que se asientan), para lo cual sería menester irradiar de forma tentacular vías de comunicación integradas en la trama viaria insular que facilitaran la conexión con estos núcleos (MOPTMA, 1993: 47).

A nivel territorial, dos obras importantes en el plano de las comunicaciones pueden reconducir la tendencia actual. Una de ellas, la del Puerto de las Nieves, actual base grancanaria de la Línea marítima Agaete-Santa Cruz, se encuentra en funcionamiento desde hace dos años, y las previsiones hacen pensar en un aumento de la plusvalía del suelo colindante y el natural crecimiento del suelo residencial en el continuo Puerto de las Nieves-Agaete. La otra, el tan polémico puerto de Arinaga, puede acabar por consolidar este espacio como el tercero más importante de la Isla en cuanto a población, pues es de prever que continúe el crecimiento de los asentamientos próximos: Arinaga, El Cruce y Polígono de Arinaga y el resto de pequeños núcleos que, nacidos al amparo de la agricultura de exportación, han experimentado un notable desarrollo, gracias a la buenas condiciones estratégicas con que la GC-1 ha dotado a este Corredor Este, sin olvidar la proximidad de los núcleos tradicionales de Ingenio, Carrizal y Agüimes.

El acelerado crecimiento demográfico parece haber cesado en su empuje. Es ahora el momento de dirigir el crecimiento futuro del poblamiento en la Isla,

aprendiendo de las circunstancias recientes y reconduciendo las anomalías detectadas. Los datos estadísticos hacen prever el descenso relativo del peso poblacional en la capital insular, en favor, primeramente, del Corredor Este-Suroeste, y en segundo lugar, de aquellos municipios periféricos que ofertan suelo residencial con buenas comunicaciones, caso de Santa Brígida, Arucas, Telde, e incluso Gáldar o Guía (ISTAC, 1991). Esta tendencia debería ser impulsada de forma coherente, generando espacios residenciales de calidad, urbanos o no, mediante la planificación correcta de los mismos. Las acciones estratégicas en el territorio deben ir encaminadas a descentralizar la oferta de servicios⁴, polarizada actualmente en Las Palmas, de manera que la visita a la capital sea cada vez menos obligatoria y ésta se vea descongestionada en lo posible.

De igual forma que el contingente demográfico de Las Palmas capital en el horizonte del 2000 parece tender a mantenerse estable, no ocurre lo mismo en los municipios periféricos ya mencionados, ni mucho menos en los municipios turísticos. Las expectativas para los primeros son evidentes: Arucas mantendrá tasas de crecimiento en torno al 10%, Teror del 23%, Telde hasta el 38,35%, y Santa Brígida alcanza tasas previstas de crecimiento del 49,59%. Por su parte, los municipios turísticos, casos de San Bartolomé de Tirajana y Mogán, registran, según el ISTAC, tasas de crecimiento del 24,44 y 32,56% respectivamente⁵.

Podemos concluir afirmando que con la incorporación del turismo al modelo económico se produce una especialización espacial que a su vez conlleva la especialización de los asentamientos de población; es el resultado de la complicación del proceso productivo, que trae consigo un cambio de los instrumentos de trabajo. Si en el pasado estos instrumentos eran acarreados diariamente por el trabajador, hoy pueden considerarse fijos, anclados en el territorio. Así ocurre, por ejemplo, con el turismo (o la industria), donde la ciudad turística, el hotel, el apartamento o la tipología de que se trate, constituye "el inmóvil instrumento de trabajo". "El que los instrumentos de trabajo aumentaran de volumen, se hicieran más fijos y se especializaran cada vez más, contribuyó a que cada porción del espacio se especializara cada vez más, contribuyó a que cada porción del espacio estuviese dotada de una funcionalidad potencial propia que contribuye aún más a la desigualdad especial" (De Almeida, 1990: 189), hecho por el cual las relaciones territoriales no sólo resultan más complejas, sino que también se fabrican espacios funcionalmente distintos que

⁴ Tendencia actual en países europeos como Dinamarca y Alemania, donde se llega, incluso, a limitar las inversiones empresariales en las grandes ciudades. (V.V.A.A., MOPU, 1989: 42). En España, la Estrategia Nacional de Medio Ambiente, presentada ante el Parlamento en diciembre de 1993, planteó la necesidad de redistribuir el gasto público para potenciar las áreas rurales y frenar el desarrollo de las áreas urbanas (Narbona Ruiz, entonces Secretario de Estado de Medio Ambiente y Vivienda, 1994: 213).

⁵ Los datos están extraídos de la *Proyección de la Población Municipal de Canarias (1991 a 2010)*, según estudio realizado por el ISTAC.

deben ser diferenciados como tales, pues "los espacios turísticos no tienen las mismas características ni solicitudes que los "barrios" de extensión de la ciudad" (OPCIGC⁶, 1990: 65), aunque sigamos hablando de núcleos urbanos y suelos que soportan usos característicamente urbanos.

No queremos decir con ello que la base de todas estas transformaciones radique únicamente y exclusivamente en la introducción del turismo como fenómeno de masas, pero sí parece evidente que crecimiento demográfico, terciarización y reestructuración territorial son procesos paralelos e interrelacionados. En cualquier caso, el resultado ha sido el mismo: un nuevo sistema de relaciones internucleares, un reequilibrio de los polos de atracción, más orientados esta vez hacia el Sur insular y, en definitiva, un desbordante peso demográfico que se ha convertido en causa directa de las transformaciones experimentadas en el paisaje insular.

Bibliografía

- (1993): *Movilidad y territorio en las grandes ciudades: el papel de la red viaria*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente.
- Aguilera Klink et al, (1994): *Economía, Ecología y Medio Ambiente*. La Laguna: Ed. Lemus.
- Alvarez, J. y Bescós, A., (1988): "Las razones de un plan: Plan General de Ordenación Urbana de Telde (Gran Canaria)". *Ciudad y Territorio*, 77.
- Casariello, J. (1993): "Una discusión sobre la periferia urbana en Canarias", *El futuro de las ciudades canarias*. La Laguna: Amigos de la Tierra de Canarias, 81-83.
- De Almeida, M. (1990): *Por una geografía nueva*. Madrid: Espasa-Calpe.
- Glas, G. (1982): *Descripción de las Islas Canarias (1764)*. Santa Cruz de Tenerife: Instituto de Estudios Canarios.
- Gómez Mendoza, J. (1987): "La agricultura periurbana. Su estudio. Sus cambios. Sus políticas", *Agricultura y Sociedad*, 42: 109-146.
- Hernández, G. (1984): *Estadística de las Islas Canarias. 1793-1806*. De Francisco Escolar y Serrano. Las Palmas de Gran Canaria: Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros.
- INE, (1993): *Movimiento Natural de la Población Española-1990*. Madrid: Instituto Nacional de Estadística. Tomo II de Canarias.
- ISTAC (1993): *Estadísticas insulares y municipales de Canarias. Gran Canaria, 1991*. Las Palmas de Gran Canaria: Consejería de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias.
- ISTAC (1993): "La población: distritos y secciones", *Censos de población y viviendas, Canarias, 1991*. Las Palmas de Gran Canaria: Consejería de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias.

⁶ Oficina de Planeamiento del Cabildo Insular de Gran Canaria.

- ISTAC (1993): "Resúmenes y tablas simples". *Censos de población y viviendas, Canarias, 1991*. Las Palmas de Gran Canaria: Consejería de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias.
- ISTAC (1993): "Transportes y comunicaciones, 1991". *Monografías estadísticas*, 7. Las Palmas de Gran Canaria: Consejería de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias.
- Madoz, P. (1986): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar, Canarias (1847-1952)*. Valladolid: Ed. Ámbito
- Martín, J. (1985): *Dinámica y estructura de la población de las Islas Canarias Orientales (siglos XIX y XX)*. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- Miranda, M. (1996): *Destino Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Ed. Idea.
- Morales, G. (1992): *Procesos de construcción y transformación inducidos por el turismo en el litoral grancanario*. Proyecto de investigación para la obtención de la Cátedra en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Inédito.
- Morales, G. y Santana, A. (1992): "La incidencia del turismo en el espacio litoral: el ejemplo grancanario". *Seminario sobre territorio litoral y su ordenación*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 123-141.
- Morales, G. y Santana, A.; "Procesos de construcción y transformación del espacio litoral grancanario inducidos por el fenómeno turístico", *Ería*, 22: 225-246.
- Quero, D. y otros (1987): *Gran Canaria. Hacia una estrategia territorial*. Las Palmas de Gran Canaria: Gobierno Autónomo de Canarias.
- Ruiloba, J. (1989): "Sobre las recientes leyes urbanísticas del Gobierno de Canarias". *Basa*, 9: 36-43. *La Ordenación del Territorio en Canarias*, febrero 1989. Las Palmas de Gran Canaria: Publicación del Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias.