

# LA FORMACION URBANA DE LAS PALMAS: Una hipótesis de ciudad informal

Eduardo Cáceres Morales

El presente trabajo trata de explicitar las causas estructurales de la transformación urbana de la ciudad de Las Palmas a lo largo de los quinientos años de su historia. Se distingue, en una primera parte, las circunstancias técnico-políticas de su fundación, para a continuación hacer una descripción de las características de la ciudad en los primeros siglos de su existencia. La expansión de finales del siglo XIX y principios del XX, así como la instrumentación urbanística utilizada, constituyen la parte central del trabajo. Se termina con un análisis de la transformación morfológico-funcional operada a partir de 1960.

Se pretende hacer énfasis en cómo el control del suelo ha primado sobre cualquier otra consideración en el proceso de crecimiento y transformación urbana. Se habla, pues, de una ciudad informal en tanto que no ha tenido una burguesía urbana que pudiera preocuparse por su forma.

*The building-up of Las Palmas: an hypothesis for an unshaped city*

The present paper tries to make explicit the structural causal factors behind the urban transformation of the town of Las Palmas through out its 500 years of history. In the first part, the technico-political circumstances of its foundation are set out. And then, secondly, a description is made of the characteristics of the town in the first centuries of its existence. Its expansion during the end of the 19th. and the beginning of the 20th centuries, form the central part of the paper, which ends with an analysis of the morphologico-functional transformation that has taken place from 1960 to the present day.

Emphasis is laid on the way that control of land has been paramount over any other consideration in the process of urban development and transformation. The notion of an informal town is used, given that an urban bourgeoisie that would have cared about its form, never actually existed.

## INTRODUCCION

La ciudad de Las Palmas, en un lugar geográfico aparentemente ambiguo, es ciudad de fundación colonial y ha estado sujeta a transformaciones muy diversas e irregulares a lo largo de su historia.

Dentro de la diversidad de situaciones y de las formas de crecimiento que han operado, tratamos aquí de esclarecer, no tanto el proceso histórico, cuanto las variables significativas, las claves urbanísticas, que han dado lugar a lo que es hoy esta urbe.

Quizá esta ciudad pueda aportar, en lo que a ejemplaridad se refiere, algunos datos sobre un tipo de ciudad que, si bien en algunos aspectos se acerca al modelo europeo que todos tenemos en

mente, en otros tiene peculiaridades propias de su situación marginal al continente y de paso para otros.

La escasa historia, apenas quinientos años, es también parte de la explicación de la informalidad urbana que nos ocupa. Ni las formas están sedimentadas, ni existe una sociedad preocupada por crear ese sedimento. Por eso los procesos de transformación han sido en muchas ocasiones radicales y aún es tímida la consciencia de la ciudad como cosa propia a conservar.

De cualquier forma se trata de seguir un poco la pista de la evolución de una estructura física y social de las relaciones que han ido produciéndose entre ambos términos.

Intentamos demostrar cómo la ciudad, desde prácticamente su fundación en 1478 hasta los comienzos del siglo XX, sólo ha jugado el papel de infraestructura que permite el embarque de productos caros, que las burguesías europeas —que no

Eduardo Cáceres Morales es Catedrático de Urbanística en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Las Palmas.

las locales— se encargan de comercializar. La ciudad como mero lugar de transferencia —que no mercado— del producto del terrateniente al comerciante extranjero, en un contexto económico que se ha denominado dependiente.

Asimismo cómo, a partir del último tercio del siglo XIX, la ciudad asume su papel como ámbito de acumulación capitalista, pero en ese caso prácticamente a través de un solo instrumento, la dominación del suelo. Mecanismo que permite transformar las rentas agrícolas en rentas del suelo.

Y, por último, cómo en los pasados treinta años el territorio urbano se convierte en área de servicios (al servicio de) en el mismo contexto económico que sigue siendo dependiente y donde la acumulación de empleo terciario junto a la segregación económica y social produce una nueva forma de crecimiento urbano no ortodoxo: la urbanización marginal.

Todo este proceso, que a continuación describiremos con más detalle, implicará un discurso paralelo en el que se ponga de manifiesto cuál ha sido la instrumentación urbanística utilizada en la conformación urbana y cuáles son, en este momento, las variables significativas para un control real de la ciudad.

Desde el punto de vista teórico, esto plantea un reto: intentar buscar alternativas a aquella instrumentación heredada de la Ciudad Industrial o de la utopía socialista (en todo caso, anticidad ochocentista) no tanto en los instrumentos en sí mismo, como en las categorías generales en que se agregan. Es decir, en una nueva formulación teórica de la intervención urbanística, cualitativamente diversa de aquella que sancionó el «urban design» o la planificación urbana en su versión tradicional.

En la ciudad de Las Palmas no hay control formal, porque esto no tiene sentido donde las formas de crecimiento no están soportadas por la arquitectura ni aun por la construcción física, sino por la conquista y dominación del territorio.

1. La ciudad de Las Palmas, fundada, según hemos dicho, a finales del siglo XV, es una ciudad de colonización y su aparición está contextualizada con la expansión que en este siglo inician los estados europeos —especialmente España y Portugal— hacia el *Mare Tenebrosus*.

Parece evidente, y así lo señalan los estudiosos del tema, que son tres las circunstancias que determinan esta expansión.

a) La acumulación de medios económicos suficientes por parte de las casas de mercaderes y banqueros, en especial genoveses, venecianos y holandeses;

b) La acumulación de medios materiales por parte de los reinos de Castilla y Portugal, como consecuencia de haber terminado su guerra de reconquista, y

c) La puesta a punto de las técnicas de navegación.

En todo momento la dominación y el control de la ruta del África Occidental se plantea como una empresa mercantil, que lo es tanto por el resultado

que se espera obtener de las tierras que se vayan anexionando, como por la propia estructura con que se construye el mecanismo de conquista. A tal efecto se establecen dos tipos de relaciones contractuales: las «capitulaciones» por medio de las cuales la Corona autoriza la conquista al conquistador, reservándose la soberanía y un quinto de los beneficios directos; y los «conciertos», por medio de los cuales los banqueros aportan fondos económicos al conquistador para llevar a cabo su empresa a cambio de una participación proporcional también de los beneficios directos.

En el caso de la isla de Gran Canaria, la Corona de Castilla concede tres capitulaciones sucesivas (las dos primeras fracasan) a nombre del obispo Juan Frías. La conquista de la isla y fundación de la ciudad se da por acabada en el mencionado año de 1478.

Consecuencia de este objetivo de obtener una rentabilidad inmediata de las tierras conquistadas, éstas se distribuyen entre los conquistadores mediante los «repartimientos», operaciones por las cuales se concede tierra y agua a los distintos beneficiarios y, en su caso, capacidad para tener esclavos. Es decir, se conceden todos los medios de producción al nuevo propietario: tierra, agua y mano de obra. De esta forma, nace una estructura social conformada por una clase terrateniente que posee todos los medios de producción y otra clase desposeída que, en virtud de las limitaciones que el propio sistema económico impone, no podrá nunca acceder a tenerlos. Estructura dicotomizada propia de todo territorio de colonización en medio de la cual sólo aparecen los elementos civiles de la administración, el clero y los militares como grupo social intermedio, pero ligado normalmente a los intereses de los terratenientes.

De otro lado, las determinaciones de carácter económico instauran un marco fijo, una apoyatura permanente, que llega hasta nuestros días basada en tres tipos de rentas:

a) Rentas de situación. Debido a la localización geográfica de las islas que permite la producción de productos raros a una distancia relativamente corta de Europa; al tiempo que es lugar de paso obligado para América.

b) Rentas de excepción. Excepcionalidades de carácter fiscal de las que han gozado normalmente los puertos canarios con respecto al resto del Estado español, y

c) Rentas de explotación. Debido a la estructura social dicotomizada y a la dificultad de emigrar que permitía mantener a la clase laboral a niveles de subsistencia.

En este marco se dan una serie de monocultivos desde el siglo XVI al XIX, en función de la oportunidad de una demanda europea y a la solicitud de una clase comercial extranjera, inglesa, holandesa, etc., que controla tanto el transporte como la comercialización del producto. Los precios se fijan en origen sin posibilidad alternativa al no tener el terrateniente acceso al mercado.

Así aparecen la caña de azúcar (1500-1590), el vino (citado por Shakespeare en sus obras)

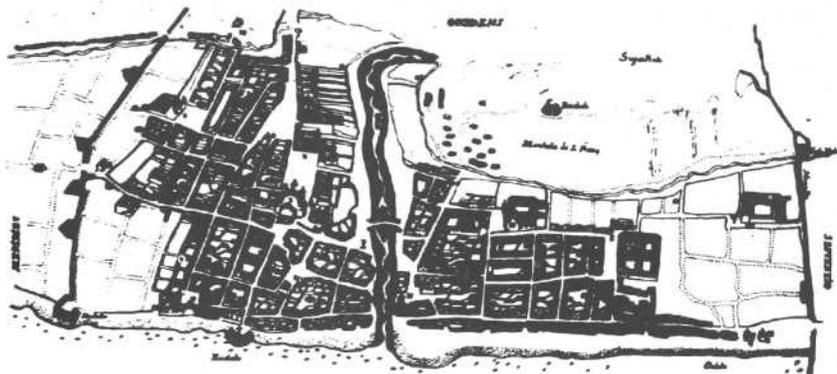


Ilustración 1. Reinterpretación del plano de Pedro Agustín del Castillo, 1786.



(1550-1650) y la cochinilla, producto colorante para los tejidos (1780-1860).

A destacar, por tanto, dos cuestiones fundamentales: la dependencia exterior de la economía canaria y la inexistencia de una clase burguesa mercantil. En estas circunstancias la ciudad, el burgo, según el concepto europeo, no era necesaria.

Es fácil imaginar que con una estructura agrícola como la descrita, los núcleos de población en los tres primeros siglos de la historia de la isla de Gran Canaria, fueron muy poco significativos. De hecho, hasta mediados del siglo XVIII, ninguna ciudad superaría los 10.000 habitantes, y a lo largo de los siglos anteriores las más importantes se movían entre los dos y los cinco mil habitantes.

La ciudad de Las Palmas, en concreto, evoluciona muy despacio, 3.000 habitantes en 1590, 7.255 habitantes en 1686, 10.328 habitantes en 1787 y 14.308 habitantes en 1860.

2. Probablemente el rasgo más característico de la ciudad de Las Palmas, en el largo período de los casi cuatro siglos que van desde su fundación hasta mediados del siglo XIX, es su dimensión. La dimensión poblacional, que se mueve alrededor de los 10.000 habitantes desde mediados del siglo XVIII, y la dimensión superficial, que no pasa de unas 50 hectáreas, son realmente moderadas incluso con relación a la población insular. Este limitado tamaño parece indicar, y apoya nuestra hipótesis, de que las funciones urbanas eran en esta época muy limitadas. La ciudad estaría habitada por el aparato militar, que con el tiempo va disminuyendo, el aparato político-administrativo y el clero, como clases privilegiadas. En 1778, estas clases no representan más de 3.260 personas y en 1860 (según se puede comprobar en los censos) no superaban las 3.800 personas. Si a esto añadimos los propietarios absentistas y los artesanos y comerciantes, aparte de criados y esclavos, se puede llegar a la conclusión de que es bastante difícil superar una cifra alrededor del 14 por 100 de la población insular en 1835.

El foco inicial de la ciudad se sitúa en la ermita de San Antonio de Abad, en una colina que dominaba el valle y la costa. Al Oeste de este centro se localizan los edificios civiles y religiosos simbólicos: La Catedral, las Casas Obispaes, la

Audiencia y la Casa Regental, así como el Hospital de San Martín; todos en torno a la plaza de Santa Ana (véase ilustración núm. 1).

La edificación, en general, se organiza de forma periférica sobre manzanas rectangulares, dejando una zona central de huertos, que hipotéticamente se subdivide entre las distintas parcelas. Las parcelas, por otra parte, no son estrictamente regulares ni sistemáticas.

Este sistema será luego aplicado de una forma más regular en las ciudades sudamericanas y denota una tendencia al autoabastecimiento de la unidad familiar.

Toda la zona edificada está bordeada por conventos, hasta un número de seis, que generalmente llevan aneja una finca o huerto de dimensiones considerables, para la comunidad religiosa.

En la zona del barranco, aparecen áreas importantes de aprovechamiento agrícola, que se denominarán en el siglo XX, las fincas de Matagatos (El Toril) y el Pambaso ligadas, sobre todo la primera, a edificaciones de mayor alcornia, como corresponde a la posesión de aguas.

Todos estos elementos se organizan en dos barrios, izquierda y derecha del barranco, llamados de Vegueta y de Triana. Vegueta, el barrio noble y Triana el barrio más popular, comercial y del artesanado, aunque hay pocos datos que confirmen esta dicotomía y segregación funcional, salvo en su creación temporal.

Del análisis del plano de P. A. del Castillo (ilustración núm. 1) se deducen algunas cuestiones a nuestro entender importantes: la primera de ellas es que la trama urbana se organiza en base a las vías de comunicación entre los distintos edificios notables (normalmente religiosos). Esta trama, por otra parte, no está jerarquizada y, en general, se puede decir que no es marcadamente decisiva. Así, por ejemplo, el puente está localizado en un punto (probablemente el más favorable topográficamente) que no tiene ninguna significación espacial con respecto a la determinación de la trama y que da lugar a una lectura contradictoria. De una parte se puede interpretar que los barrios de Vegueta y Triana son autónomos y, de otra, que su hegemonía es tal, que la comunicación entre ambos puede realizarse en cualquier punto. De hecho, este puente será destruido y reconstruido, a veces en

lugares distintos, sucesivamente cada vez que la riada se lo lleva.

En segundo lugar, una cuestión igualmente importante: la pretensión de definir antes el espacio urbano que la ciudad. Y dentro de esta cuestión aparece el tema de la muralla y el de «Los Riscos». La Muralla es, en el caso de Las Palmas, un elemento notable en tanto que se realiza de forma autónoma y en ningún caso como resultado y delimitación de la zona edificada. Se construyen dos lienzos, uno al Norte y otro al Sur, rectilíneos y paralelos que configuran junto con las montañas del Oeste, un espacio rectangular de unas 60 hectáreas. Esta forma de muralla será seriamente cuestionada por el cremonés Leonardo Torriani que en 1588 llega a Las Palmas para concluir su informe real sobre las fortificaciones de las Ciudades Canarias. Torriani propone directamente la construcción de una muralla que rodee totalmente la ciudad y en el peor de los casos, una muralla más restrictiva que la existente, especialmente en el lado Sur. Sin embargo, su recomendación no tiene efectos reales y en el plano de Castillo se puede comprobar como la muralla se mantuvo en su forma inicial. No es cuestión de indagar las causas por las cuales se tomó esta decisión que, evidentemente, pudieron ser muy diversas, sino se trata de hacer ver sus consecuencias. La muralla de hecho, significa fijar (no sólo con fines fiscales, como también lo fue más tarde, sino «de facto») qué cosa es ciudad y qué cosa no lo es. Y, en el caso de Las Palmas, se define por ciudad algo más que un espacio edificado. Por tanto, se está hablando, como decíamos al principio, de espacio urbano y no de ciudad tal y como se entiende en términos tradicionales. Pero además, este espacio no está libre para ser ocupado por cualquiera. Está estrictamente controlado.

Por esta causa aparecen «Los Riscos», una zona edificada en las faldas de las colinas circundantes donde han de localizarse los emigrantes, venidos del ámbito rural o de otras islas. Es decir, se produce una segregación social del espacio. Segregación que se mantendrá a lo largo de la historia de la ciudad hasta nuestros días.

Quedan así definidas las características de esta ciudad de colonización. Su estricto carácter de infraestructura portuaria (ausencia de mercado para el consumo de su interland), su carácter homogéneo, con ausencia de jerarquías significativas y, por último, su carácter territorial, en tanto que utiliza como base de su definición la delimitación y utilización del territorio.

Estas tres características se mantendrán, quizá algo enmascaradas pero reales, a lo largo de todo el siglo XIX, y primera mitad del siglo XX, como veremos a continuación.

3. A finales del siglo XIX, y coincidiendo con el período de industrialización europeo, se producen dos fenómenos que van a marcar una transformación radical de la ciudad de Las Palmas. Transformación que cuenta, como es obvio, con toda una concepción distinta económico-social del valor del suelo y, consecuentemente, con un aparato jurí-

dico absolutamente diverso de aquel que correspondía al antiguo régimen.

De una parte, una innovación tecnológica en la navegación —cuatro siglos después de aquella que propició la conquista de este territorio— como fue la aparición del «vapor», provoca que Las Palmas sea un punto idóneo de abastecimiento de combustible (estaciones de carbón). Y, de otra, la aparición de un nuevo producto, el plátano, que siendo fruta perecedera se puede poner en los puertos europeos en pleno invierno en poco más de una semana.

La implantación y explotación, tanto de este nuevo producto, como de las estaciones de carbón, correrán a cargo de la sociedad inglesa que llevará la gestión directa de todo el comercio y que, localizándose aquí, será la protagonista de la vida urbana hasta casi 1930.

En un contexto sociopolítico confuso, hasta cierto punto reflejo del abigarrado panorama político español, se producen igualmente algunos hechos significativos: en 1852 se aprueba la Ley de Puertos Francos que, de alguna manera, consolida la posibilidad de una base jurídica de soporte a la actividad portuaria; en 1912 se aprueba la Ley de Cabildos, mediante la cual la fiscalidad de aduanas se realiza a nivel insular y, en 1927, se consuma la división del archipiélago en dos provincias.

Estas tres leyes son consecuencia de las competencias internas de la clase terrateniente que, organizada en el partido político de los «leoninos» (teniendo como líder a don Fernando León y Castillo), consigue «independizarse» del resto de las islas y afianzar de camino la tradicional estructura de clases. Aunque como en todos los casos, la masa laboral portuaria será la que finalmente tome consciencia de tal, protagonizando la primera huelga en 1901 y ganando las elecciones en 1936, por sólo unos meses, por supuesto.

A esta nueva situación le corresponde una nueva conformación urbana.

A nuestro entender los elementos más significativos se mueven en el plano concreto de las relaciones entre infraestructura y suelo urbano. Estos elementos serían:

a) La infraestructura portuaria, insólita en dimensión para una ciudad que en 1883, fecha en que se comienzan las obras, cuenta con 17.000 habitantes. El puerto está localizado a 5 kilómetros de la ciudad histórica, en dirección Norte (véase ilustración núm. 2).

b) La infraestructura de comunicación del puerto con la ciudad tradicional, hilo umbilical que dará una accesibilidad generalizada a todo el territorio intermedio y potencia un sistema de transportes (ferrocarril) que garantiza las comunicaciones (la carretera se comienza en 1853, el tranvía-ferrocarril en 1885).

c) La aparición de una segunda ciudad en el sector de Santa Catalina aneja al puerto, con toda una serie de equipamientos propios de la misma —juzgado, teatro, hospital, escuela, mercados, hoteles, etc.— y, en simultáneo, la puesta en oferta de una serie de terrenos, tanto en la zona indicada,





Ilustraciones 4 y 5. Vista aérea de Las Palmas en 1970

igual a la capacidad de puesta en oferta del territorio para urbanizar. El primer plan de ordenación que se realiza en 1898, por el arquitecto Laureano Arroyo, plantea la posibilidad de una ciudad de 235 hectáreas, es decir, cuatro veces superior a la anterior. El plan, por otra parte, sólo recoge las iniciativas individuales, a las cuales trata de agregar en un sentido unitario, pero se abstiene de especular sobre terrenos no ofertados.

Implícitamente hemos definido ya cuáles son los instrumentos urbanísticos que se ponen en el tablero para la ordenación urbana. De un lado, la administración se preocupa de las grandes infraestructuras que dan una accesibilidad generalizada al territorio y posibilitan, por tanto, la puesta en oferta de terrenos para urbanizar. De otro, los propietarios privados redactarán unos documentos mediante los cuales, pactarán con la administración pública uno a uno y dentro de los estrictos límites de su propiedad, cuál es la parte de ese terreno que puede ser vendido para edificar y cuál para los servicios públicos (calles solamente, por supuesto) (véase ilustración núm. 3).

En un plano intermedio existirán unos planos generales de la ciudad que sólo tienen la misión de coordinar las iniciativas privadas o, lo que es lo mismo, evitar el coste adicional que supondría para cada uno de aquellos propietarios, el dar una autonomía absoluta a su propia propuesta.

La clase dominante, que ahora invierte parte de su renta agrícola en el suelo urbano, tiene un comportamiento mimético con respecto a lo que había hecho tradicionalmente: obtener rentas de situaciones de monopolio, como lo era la renta urbana. Por tanto, la dominación del territorio y la obtención de beneficios de esa dominación, es la clave del desarrollo urbano. Y de aquí también, la tradicional inhibición de la administración pública en la construcción urbana, retrayéndose en la inversión directa y manteniéndose en todo caso en misiones de mediador o fomento.

5. Se podría decir que la inercia de esta actitud, pública y privada, se mantiene hasta los años 1960, momento en el cual tendrán que aparecer nuevas motivaciones exteriores para modificar la estructura y aun la morfología urbana.

En el interregno, en 1941, se redacta un plan general por el arquitecto Secundino Zuazo, exiliado político en Las Palmas y conocido por sus actuaciones urbanísticas en Madrid, en los años de la Segunda República. Zuazo tratará de modificar los planteamientos y se enfrenta a la forma de crecimiento urbano, proponiendo una construcción de la ciudad desde la perspectiva racionalista. Como es evidente, su oferta es pura especulación frente a las fuerzas sociales dominantes, y de aquel plan sólo se recoge el instrumento que significa la reasignación de la productividad del suelo según el nuevo «zonning» (ilustración núm. 4).

En los años 60 es de nuevo una revolución de tipo tecnológico en los transportes, el aero-«jet» de alcance medio, y una situación favorable económicamente en los países europeos, los que permiten una nueva transformación urbana. En efecto, los excedentes económicos de los países escandinavos y de la Comunidad Europea, son exportados sin tasas fiscales, y se invierten en Canarias —entre otros lugares— para crear la gran infraestructura turística para la «mass»-medium (véase ilustración núm. 5).

No obstante, la situación vuelve a ser mimética en Canarias; los Tour Operator controlan el transporte y las agencias de contratación y, por tanto, el producto y el precio en origen; mientras que al propietario local sólo le queda la propiedad del suelo.

Cabe señalar, sin embargo, que en lo que a la ciudad se refiere, la transformación es profunda. A nuestro entender se producen tres tipos de fenómenos simultáneos, y a veces contradictorios, que caracterizan la nueva situación. Estos tres fenómenos los denominaríamos de territorialización, de concentración y especialización y, por último, de marginalidad o crecimiento incontrolado.

El fenómeno de territorialización se caracteriza por una mayor y distinta relación de la ciudad con el territorio insular. Aspectos sintomáticos de este fenómeno son el cambio que se produce en la población laboral que pasa del sector primario (la agricultura), al terciario (servicios) y que tiene su empleo localizado preferentemente en el centro urbano.

Propiciado por la economía del turismo, en términos generales, y además porque una parte de



Ilustración 6. *La revalorización de la zona central con altos volúmenes de edificación*

la edificación turística se localiza en la ciudad, se produce una enorme concentración de población. (Las Palmas pasa de 119.595 habitantes en 1940, a 287.038 en 1970, prácticamente un 55 por 100 de la población insular.) De otro lado, las relaciones que la ciudad tenía con el Norte insular —zona agrícola por excelencia— se modifican hacia el Sur-Este, lugar de localización turística, pero además, por ser este lugar donde se instala el Aeropuerto, que comunicado mediante una vía rápida con el Puerto, constituyen un nuevo eje infraestructural de señaladas consecuencias. De nuevo las infraestructuras remueven la morfología urbana. Debe tenerse en cuenta que el puerto en estos años tiene un nuevo período importante por el cierre del Canal de Suez en 1964, que obliga a los grandes buques-tanque a modificar su ruta y abastecerse en Canarias.

Por último habrá que hablar de la aparición de un área gravitacional de empleo diario con respecto a la ciudad que le confiere un significado económico de área central que hasta este momento no había tenido.

El segundo fenómeno, el de concentración y especialización urbana, se caracteriza por la aparición de una serie de hechos y políticas que, más o menos coordinadamente, permiten la acumulación de capital en el sector inmobiliario y, paralelamente, una acentuación de las rentas diferenciales.

Este tipo de políticas se manifiesta a través de la revalorización del casco urbano, mediante operaciones de cirugía interna que llevan aparejadas un volumen edificatorio importante (hasta  $27 \text{ m}^3/\text{m}^2$ ); permitiendo ordenanzas excepcionales para un mayor aprovechamiento de la edificabilidad, y todo ello con una tolerancia en la localización central del empleo, aun por encima de la normativa del Plan vigente. En paralelo la administración se inhibe en la infraestructura de acceso a la ciudad desde el territorio, con lo cual se aísla el área central y se la revaloriza (véase ilustración núm. 6).

Pero al tiempo, y contradictoriamente a la política anterior, se permite un crecimiento periférico, tanto de iniciativa pública como privada, basado exclusivamente en la apoyatura de una infraestructura mínima de colonización. Se realiza así una amplia política de construcción de viviendas (en



Ilustración 7. *Las zonas marginales de Los Riscos*

paquetes unitarios) para la demanda solvente y sin previsión de equipo urbano alguno.

Por último, aparece la competencia de usos del suelo, que da lugar por el encarecimiento que implica su especialización a la expulsión de toda la pequeña y mediana industria fuera del suelo revalorizado, y a la concentración del empleo de servicios en el centro.

Es, evidentemente, una situación típica de desarrollo de la ciudad capitalista, pero en este caso potenciada en base a la actividad de los servicios, atomizada e inexpresiva físicamente.

El tercer fenómeno del que hemos hecho mención es el del crecimiento marginal e incontrolado. Se entiende por tal aquel que se produce al margen de la legalidad vigente y basado en la autoconstrucción de viviendas sin previsión de servicios ni infraestructura y mediante parcelaciones clandestinas.

Este tipo de crecimiento entre los años 1960 y 1970 llegó a significar un 25 por 100 del crecimiento total urbano, llegando a acumular una población superior a los 30.000 habitantes (en una ciudad que creció en esos años en un orden de magnitud de los 100.000 habitantes (véase ilustración núm. 7).

Entenderíamos que para este crecimiento han existido causas estructurales, como lo fue la alta concentración de empleos en la ciudad de Las Palmas, con las consiguientes ofertas a un nivel poco especializado, lo cual dio lugar a una inmigración masiva desde el resto del territorio.

Asimismo, entenderíamos que han existido causas debidas a la propia lógica del crecimiento urbano. La fuerte revalorización del centro que no permite el acceso al mismo a la población inmigrante, ni siquiera a la primera periferia. La fuerte dicotomización social de la fuerza de trabajo, que al producirse una mejora generalizada, da lugar a que las viviendas que se construyen oficialmente sólo sean para la demanda solvente. Y, por último, causas debidas a las ventajas intrínsecas al propio procedimiento. Para el parcelador promotor, porque le supone un plus de beneficio en tanto que pone terreno en el mercado sin contraprestación alguna, al tiempo que actúa como revalorización de todos los terrenos «fuera del plan». Para el usuario, porque encuentra terreno al alcance de sus

posibilidades y una forma de acceso a la vivienda mucha más racional desde el punto de vista financiero en relación con sus propios recursos.

## CONCLUSIONES

Si a modo de conclusión tuviésemos que hacer un diagnóstico morfológico-funcional de la ciudad de Las Palmas de los años ochenta, nos encontraríamos con una urbe que está altamente densificada en un centro que se desarrolla en la tradicional plataforma litoral y donde se concentra el 80 por 100 del empleo de todo el municipio, con acumulación muy alta de servicios y las consiguientes situaciones de congestión de tráfico; una primera periferia que recoge todas las actuaciones en vivienda masiva a partir de los años cincuenta, y que, generalmente, es una parte inacabada con ausencia, en muchos lugares, de un mínimo de

mobiliario urbano, pero que, por contraste, tiene problemas de rehabilitación debido al grave deterioro que ha sufrido un patrimonio inmobiliario construido en condiciones ínfimas; y, por último, una segunda periferia donde se alterna la vivienda suburbial aislada y las urbanizaciones marginales de construcciones clandestinas.

A partir de esta estructura física se produce una accesibilidad generalizada a un territorio que afecta a los municipios colindantes: Telde, Santa Brígida y Arucas, y que hace potencialmente urbanizable una corona bastante amplia y a la que contribuye eficazmente su falta de jerarquización.

Es así como la ciudad, como lugar compacto, comienza a desvanecerse y siguen proliferando las operaciones de suelo con escasa inversión y altos beneficios.

La ciudad actual, pues, sigue siendo informal. Informal en su crecimiento e informal en tanto que su transformación no puede ser prevenida.