

5. Las implicaciones territoriales del espacio industrial. Las formas de apropiación industrial del espacio

5.1 Cuestiones previas. La organización del espacio industrial en Canarias

El desarrollo estructural de la industria en el Archipiélago Canario y su distribución en el territorio de las islas han dejado entrever muchas veces, en las páginas anteriores, la variada organización que su fenomenología dibuja actualmente en el espacio. En este caso, la interacción de los factores de localización, de la actuación de las entidades oficiales, de la propia evolución temporal de las estructuras socioeconómicas, entre otros aspectos, han configurado un complejo mapa insular en lo que a conjuntos tipológicos industriales se refieren.

La cuestión que se entiende relevante en este aspecto es cómo identificar dichas formas de apropiación industrial en el territorio sobre los que plantear comportamientos comunes o diferenciadores; circunstancia especialmente delicada en ámbitos insulares donde ya hemos descubierto su difícil susceptibilidad para el desarrollo de paisajes industriales nítidos.

El estudio de los espacios industriales a nivel nacional o internacional aporta ciertas propuestas o experiencias, con un carácter constructivo en la tarea de identificar las posibles formas de desarrollo del tejido en el paisaje insular con vistas a extraer los comportamientos singulares y su problemática geográfica. El ingente bagaje común del Grupo de Geografía Industrial de la Asociación de Geógrafos Españoles y el trabajo sobre determinados ámbitos territoriales por parte de un buen número de expertos

(FERRER, M., 1975; MÉNDEZ, R., 1986; LÓPEZ, D., 1990; BENITO, P., 1991, GARCÍA, M^a.P., 1995; MÉNDEZ, R., y CARAVACA, I., 1996;.....) permite extraer un elenco de posibilidades con mayor o menor susceptibilidad de aplicación a las especificidades del área de estudio.

En el caso del Archipiélago Canario, en los últimos años se han venido sucediendo intentos más o menos afortunados desde la planificación pública y urbanística, de evaluar las implicaciones reales que estas superficies presentan en territorios tan modificables y flexibles como los insulares, bajo el entramado que se engloba en una economía eminentemente terciaria.

A nuestro juicio, un ejemplo interesante se corresponde con la monografía de "*La Ordenación Territorial de la Actividad Industrial*" (1991), dentro del *Plan Insular de Ordenación de Tenerife*, donde se muestra un intento de plasmar las interrelaciones de las áreas de suelo industrial en el contexto de la organización insular. En él se establecen los siguientes tipos de ámbitos:

- " Grandes polígonos industriales.
- " Areas industriales tradicionales.
- " Sectores industriales en el entorno metropolitano de Santa Cruz-La Laguna.
- " Zonas industriales vinculadas al desarrollo turístico.
- " Operaciones industriales vinculadas a grandes infraestructuras dotacionales.
- " Pequeños polígonos de almacenamiento/servicios a lo largo del corredor norte.
- " Industria aislada en corredor a lo largo de la Autopista del Norte.
- " Industria vinculada a los cascos existentes.

Más allá de su consideración como clasificación analítica con fines urbanísticos, al menos la mayoría de los anteriores "tipos" los constituyen formas de organización espacial a las que de modo directo o indirecto hicimos referencia durante el desarrollo temático del proceso de apropiación industrial del espacio en el Archipiélago Canario y en la exposición de las características estructurales de la actividad manufacturera de las Islas.

En este sentido, la gran variedad de criterios susceptibles de usarse para caracterizar las formas de organización industrial inciden en todo intento de su tipificación funcional. La localización geográfica, la preponderancia de uno u otro tipo de actividad productiva, el tejido económico en el que se desenvuelven y del que surgieron, sus dimensiones espaciales, etc., son todos ellos criterios válidos que han sido puestos en práctica por el citado bagaje bibliográfico a nivel nacional.

Si bien al respecto de este proyecto de Tesis Doctoral, se echa en falta otros apartados, atendiendo a las conclusiones y resultados de la investigación emanados de las páginas anteriores. Así, el “tejido urbano capitalino” y las “comarcas agrarias dinámicas” constituyen a nuestro juicio dos tipos de ámbitos territoriales donde se configuran ciertas formas de apropiación industrial integradas en la complejidad funcional de sus respectivos territorios.



El Polígono Industrial de Salinetas, en el municipio grancanario de Telde, constituye un enclave básico en la comprensión de las formas de organización del espacio industrial en el territorio.
(Foto del autor).

El caso de la red de polígonos industriales que se ha ido desarrollando en el Archipiélago Canario, preferentemente en las islas de Gran Canaria y Tenerife, constituye uno de los protagonistas más relevantes de la actual organización del espacio industrial en el territorio de las Islas, con consecuencias funcionales, paisajísticas y socioeconómicas cada cual más relevante.

En este sentido, *"el análisis de los polígonos industriales es susceptible de un doble enfoque, según interese destacar su naturaleza de suelo industrial planificado y urbanizado con el fin de acoger proyectos de acción territorial (lo que implica enfatizar su función como factor de localización), o bien subrayar su condición de concentración industrial, partiendo del supuesto de que se trata de un espacio más o menos consolidado que reúne establecimientos productivos como consecuencia del desarrollo de procesos tales como la periurbanización de la industria y la descongestión de zonas fabriles"* (BENITO, M^a.P., 1991: 392).

Su implantación supuso para el conjunto del Estado el inicio de la *"instauración del intervencionismo estatal como corrector de las tendencias espontáneas de localización industrial"* (MORALES, G., 1988: 53). En este sentido, fue con la aparición de la Ley del Suelo de 1956, cuando se dio pie a la regulación legal de los usos del suelo, para lo que se creó la Gerencia de Urbanización (adscrita a la Dirección General de Urbanismo del entonces Ministerio de la Vivienda). Su coordinación con los ayuntamientos y otras entidades públicas locales permitió la declaración de suelos urbanos que acogiesen las necesidades sociales y económicas de áreas para el uso residencial e industrial, a partir de su delimitación y dotación de equipamientos e infraestructuras necesarios para tales fines, que posteriormente se pusiesen a la venta a precios atractivos para los inversores.

Desde aquel entonces, estas iniciativas han tenido resultados diferentes, en función de la eficacia y grado de conocimiento de los mecanismos locales que han movido la economía. En Canarias, podemos decir que el primer gran intento de revitalizar la industria por parte del Gobierno Central, vino de la mano del Decreto 484/1969, sobre *Zona de Preferente Localización Industrial*, precedente inmediato de la creación del Polígono Industrial de Arinaga (1972), al que se luego se le añadió el Decreto 3030/76,

por el que se crea la Sociedad de Desarrollo Industrial de Canarias (SODICAN), y posteriores órdenes y decretos que supusieron ventajas económicas y fiscales para incentivar la inversión.

Cuadro 33 (a). **Red de polígonos industriales en funcionamiento actual en Canarias**

SECTOR	SUPERFIC. UTIL (m ²)	Nº DE EMPRESAS	SECTOR	SUPERFIC. UTIL (m ²)	Nº DE EMPRESAS
ISLA DE GRAN CANARIA					
• <u>Municipio de Arucas</u>					
Montaña Blanca	186.500	8			
• <u>Municipio de Gáldar</u>					
San Isidro El Viejo	150.385	1			
• <u>Municipio de Ingenio</u>					
Las Majoreras	181.644	1			
• <u>Municipio de Las Palmas de Gran Canaria</u>					
Díaz Casanova	50.267	32	Barranco Seco	114.700	7
Miller Bajo	333.958	137	Las Torres	274.800	124
Los Tarajales	59.729	11	Escaleritas	42.000	5
El Sebadal	362.711	200	La Cazuela	62.166	21
• <u>Municipio de San Bartolomé de Tirajana</u>					
Juan Grande	41.300	1	Bellavista	80.000	2
• <u>Municipio de San Nicolás de Tolentino</u>					
Valle de San Nicolás	55.700	2			
• <u>Municipio de Santa Lucía de Tirajana</u>					
La Blanca	30.560	5			
• <u>Municipio de Santa María de Guía</u>					
Llano Alegre	63.374	2			
• <u>Municipio de Telde</u>					
Cruz de La Gallina	105.480	40	El Goro	657.790	158
Jinámar	105.020	10	La Francia	187.170	11
Las Rubias	164.600	60	Salinetas	725.970	37
Maípez	26.740	45			

Cuadro 33 (b). Red de polígonos industriales en funcionamiento actual en Canarias

SECTOR	SUPERFIC. UTIL (m ²)	Nº DE EMPRESAS	SECTOR	SUPERFIC. UTIL (m ²)	Nº DE EMPRESAS
ISLA DE FUERTEVENTURA					
• <u>Municipio de Pájara</u>					
Morro Jable	28.029	6			
• <u>Municipio de Puerto del Rosario</u>					
La Hondura	15.400	2	Las Salinas	82.900	24
Risco Prieto	228.512	28	Zurita	67.755	17
• <u>Municipio de Tuineje</u>					
La Higuera I	10.000	2	Llanos de La Higuera	10.000	3
ISLA DE LANZAROTE					
• <u>Municipio de Arrecife</u>					
Valterra	53.300	10	Los Mármolés I	279.080	16
Naos	78.340	17	Los Mármolés II	255.610	1
Puerto Naos	199.000	38	Argana	480.550	34
Altavista	486.680	14			
• <u>Municipio de San Bartolomé</u>					
Guacimeta	270.350	1	Playa Honda	497.693	23
• <u>Municipio de Teguise</u>					
Complejo Agroindustri	500.000	9			

Cuadro 33 (c). Red de polígonos industriales en funcionamiento actual en Canarias

SECTOR	SUPERFIC. UTIL (m ²)	Nº DE EMPRESAS	SECTOR	SUPERFIC. UTIL (m ²)	Nº DE EMPRESAS
ISLA DE TENERIFE					
• <u>Municipio de Arona</u>					
El Cho	35.340	4			
• <u>Municipio de Granadilla de Abona</u>					
Granadilla	4.267.608	10			
• <u>Municipios de Arafo, Candelaria y Güímar</u>					
Valle de Güímar	3.550.000	125			
• <u>Municipio de Icod de Los Vinos</u>					
El Enpalme	27.464	9			
• <u>Municipio de La Orotava</u>					
San Jerónimo	59.215	12			
• <u>Municipio de Puerto de La Cruz</u>					
Las Arenas	12.424	14			
• <u>Municipio de Los Realejos</u>					
Los Príncipes	17.638	2			
• <u>Municipio de El Rosario</u>					
San Isidro		106			
• <u>Municipio de San Cristóbal de La Laguna</u>					
Los Rodeos		16	Geneto	396.580	101
Las Torres de Taco	303.000	77	El Rodeo	114.800	4
Marcerol	22.895	10	Valle Colino	78.100	5
• <u>Municipio de San Miguel de Abona</u>					
Andoriña	94.673	10	Las Chafiras I	230.614	32
Llano del Camello	526.216	2			

Cuadro 33 (d). Red de polígonos industriales en funcionamiento actual en Canarias

SECTOR	SUPERFIC. UTIL (m ²)	Nº DE EMPRESAS	SECTOR	SUPERFIC. UTIL (m ²)	Nº DE EMPRESAS
ISLA DE TENERIFE					
• <u>Municipio de Santa Cruz de Tenerife</u>					
Montaña de Taco	191.250	10	Jagua	70.418	4
Las Moraditas	9.333	12	La Cervecera	60.740	5
El Pilar	450.416	37	El Mayorazgo	314.360	80
Chamberí	165.175	37	Buenos Aires	335.466	68
El Molino	357.680	22			
• <u>Municipio de Los Silos</u>					
Sibora-El Puertito	12.500	1			
ISLA DE LA PALMA					
• <u>Municipio de Breña Alta</u>					
Buenavista	63.354	3	El Molino	30.450	9
• <u>Municipio de Breña Baja</u>					
URPAL	31.710	9			
• <u>Municipio de El Paso</u>					
Paraje de Fátima	10.200	5			
• <u>Municipio de Fuencaliente</u>					
Las Caletas	60.000	1			
• <u>Municipio de Los Llanos de Aridane</u>					
Camino de La Rosa	35.000	2	Las Manchas	179.660	2
• <u>Municipio de Santa Cruz de La Palma</u>					
Mirca	71.000	8			
ISLA DEL HIERRO					
• <u>Municipio de Valverde</u>					
Llanos Blancos	210.000	2			

Sin embargo, de la situación actual del sector secundario se deduce el irregular éxito de los objetivos propuestos para su papel en el conjunto de la economía industrial, afectando incluso al desarrollo de los polígonos como suelo dotacional, que reflejan, en muchos casos, índices de ocupación bastante bajos para lo que cabía esperar.

En este último aspecto, existen diferencias importantes entre unos y otros, dependiendo de su localización, antigüedad y caracterización funcional. Normalmente, los incluidos en la ciudad capitalina presentan un mayor porcentaje de ocupación, en base a los factores de atracción asociados a ella, frente a otros en los que se combinan su reciente creación y su situación periférica o extraurbana.

La composición interna de los polígonos industriales está definida por un trazado regular y un contorno bien definido, fruto de un diseño basado en el principio del aprovechamiento máximo de la superficie disponible para estos usos. Su estructura siempre está compuesta por tres elementos principales: red de calle o viario interior, parcelas industriales y áreas de servicios (MORALES, G., 1988: 55).

Mientras, el viario interior presenta dos o más ejes que posibilitan la existencia de manzanas, sirviendo a las empresas que se hallan en ellas y estando conectado a la red viaria general. Suelen ocupar entre un 15 y un 30% del área. La parcela industrial, por su parte, es de trazado regular, rectangular en casi todos ellos. El parcelario suele reflejar unidades de distinto tamaño, que incluso pueden agruparse. su participación en el conjunto delimitado suele oscilar entre el 50 y el 70%.

De menor importancia suelen ser las áreas dedicadas a zonas verdes y equipamientos y son pocos los casos en los que llega a ejecutarse realmente. Muy rara vez, supera el 3-5% del total.

Una visión global de su distribución geográfica revela unas relaciones significativas con el medio humano y natural del que forman parte, existiendo fuertes nexos de origen y funcionalidad, según sea la intervención de los múltiples elementos territoriales, los cuales establecen sus tipologías, aunque a nivel insular estamos ante un ejemplo ya referido de red de polígonos industriales, como cuerpo espacial con entidad propia, al margen de las diferencias internas (BENITO, M^a.P. 1991; 395).

La localización geográfica, la preponderancia de uno u otro tipo de empresas, de uno u otro tipo de actividad, el tejido económico en el que se desenvuelve y en el que fue originado, las dimensiones, etc. son todos ellos criterios válidos que han sido puestos en prácticas por diversos autores nacionales e internacionales, con vistas a una diversificación de sus características, a partir de su localización, estructura productiva y función espacial.



La existencia de los macropolígonos en el Archipiélago Canario le incorpora matices específicos a la configuración de la red insular de suelos industriales.
(Foto gentileza del Claudio Moreno Medina).

En cualquier caso, la propuesta a reflejar en este proyecto insiste en un conjunto de formas territoriales de apropiación industrial del espacio en Canarias, del que pueden deducirse un mapa desigual marcado por el peso específico de los principales focos urbanos y el irregular desarrollo manufacturero en el resto de los espacios insulares. Su interpretación, sin ánimo alguno de parcialidad, se representa en un número correspondiente de casos existentes en las islas con problemáticas razonablemente asumibles por las realidades similares del conjunto del sistema regional.

5.2. La ciudad capitalina como soporte de la industria. El caso de Las Palmas de Gran Canaria

En Las Palmas de Gran Canaria, como ciudad primacial, surgieron los primeros resquicios de una posible industrialización de la isla, en especial a partir de la construcción del Puerto de La Luz. Previamente, la actividad pesquera y la presencia del antiguo muelle de San Telmo concentraron la mayor población industrial activa, el mayor número de empresas y las más importantes.

Ya hemos contado como en los inicios de este siglo empezaron a consolidarse los elementos que propiciaron el efecto de aglomeración que la ciudad implicaba en las estructuras socioeconómicas isleñas, en relación con el modelo de distribución de la industria y en las formas en que ésta se dibujaba en el espacio tal como hoy la conocemos. La orla litoral concentró las manufacturas pesqueras y de tabaco y el almacenamiento de productos agrícolas que tenían en el Puerto el núcleo vertebrador de su existencia. Los barrios de Santa Catalina-Arenales y de Guanarteme acogían su condición de áreas dotacionales del conjunto urbano que, como ya sabemos, se limitaba al arenal de la terraza baja. El proyecto de instalar el aeropuerto isleño y la construcción de la central eléctrica de la CICER, en Guanarteme, evidenciaron aún más esta funcionalidad. Sólo la factoría pesquera del Confital, en La Isleta, y la fábrica de cervezas en Barranco Seco, rompían esta disposición predominante.

A partir de los años 50, la inicial bonanza de las estructuras industriales urbanas, sobre todo la conservera, dio paso a un retroceso imparable de la idoneidad de este espacio como soporte para estas actividades.



La complejidad y el crecimiento del espacio urbano de Las Palmas de Gran Canaria en las últimas décadas se ha visto acompañada de importantes transformaciones como soporte de la actividad industrial y su paisaje resultante. (Vista de Las Palmas de Gran Canaria).
Foto gentileza del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

La explosión demográfica y la definitiva reorientación económica hacia los servicios y el turismo empezaron a generar un importante competencia por el uso del suelo, de la que salió malparada la industria, puesto que dejó de ser una actividad generadora de empleo y de riquezas para convertirse en un elemento incordiante que resultaba incompatible con los usos residenciales, turísticos y comerciales, por su inadecuada integración paisajística y los peligros derivados de la contaminación acústica. Para colmo, la adquisición marroquí de las aguas del caladero africano y las estructuras obsoletas del sector remataron su caída hasta el abandono total de las factorías.

La construcción de la Central Térmica de Jinámar y la pequeñez del ámbito de acción de la del barrio de Guanarteme derivó en la pérdida del papel que estas instalaciones

tenían en la industria urbana. La expansión residencial, administrativa y comercial absorbió prácticamente al área de almacenamiento y manufacturación de Arenales, quedando marginada y en la trastienda de grandes edificaciones del borde costero.

Asistimos, pues, a un proceso ya comentado por otros autores en cuanto a que *"al finalizar la década de los años setenta, la concurrencia de diversas circunstancias tales como la incidencia de la crisis económica, el cambio político, la reorganización administrativa e institucional del Estado y la entrada en vigor de la reforma de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, introducen algunos cambios en lo que se refiere tanto a la dinámica y estrategias de localización de la industria, como en lo que respecta a su inserción en la trama urbana"* (CALDERON, B., 1992: 235).

Dentro de este contexto, la propia normativa legal ha añadido obstáculos a la libre ubicación de la actividad, ya de por sí marcada por la congestión del tráfico y la escasez y carestía del suelo. Los establecimientos fabriles peligrosos, incómodos e insalubres empiezan a ser sometidas a una rigurosísima ordenación, cuando no se prohíbe. Incluso, la industria urbana es una actividad instalada en condiciones de acusada precariedad, tanto en lo institucional como en lo material, haciendo muy dificultosa su posterior ordenación e inserción en la trama de la ciudad.

Tan compleja gama de circunstancias vinculadas al dinamismo industrial han tenido como resultado la existencia actual de dos tipos de tendencias en este uso del suelo dentro de la estructura urbana. Por un lado, las áreas tradicionales se hallan en una situación de franco retroceso. Por el otro, los efectos de la actuación administrativa han concentrado la actividad en enclaves habilitados para tal fin, que denominamos como polígonos industriales.

Los barrios de Guanarteme y de Arenales, donde se venía asentando el tejido industrial de la ciudad desde finales del siglo pasado, se han visto afectados por las consecuencias negativas derivadas de aquellas situaciones. Dicho tejido se vió estructurado a partir de una tecnología obsoleta (sin posibilidad de renovarla), de antiguas necesidades de suelo no muy altas que la han condenado a la imposibilidad de expandirse por la invasión de su entorno con otros usos, de un sistema productivo que ha tendido a su marginación en las actuales condiciones del mercado, etc..



El barrio de Guanarteme constituye el ejemplo paradigmático de conversión funcional desde usos industriales tradicionales a centros urbanos de ocio y de gran crecimiento residencial, proceso que aún hoy nos descubre esa transición. (Tramo urbano de Guanarteme-El Rincón). Foto gentileza del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Ante ello, su destino final no ha podido ser otro que el abandono de las edificaciones, y las consiguientes condiciones de marginalidad y escasa integración paisajística en el conjunto urbano, que, por otra parte, lo ha envuelto hasta el punto de frenar su desarrollo. Así lo evidencian muchas naves abandonadas y deterioradas en ambos barrios.

La alternativa a esta situación ha sido la transformación de los usos del suelo y de las propias construcciones. La zona de Guanarteme, entrada de la ciudad por el Norte, ha visto enormemente transformada su fisonomía en apenas cinco años. A la anterior aparición de los bloques de viviendas que esconden las casas terreras tradicionales, la construcción del Centro Comercial de Las Arenas y la actual del Auditorio, así como

la reforma de la red viaria de la zona y el proyecto de prolongar la Avenida de Las Canteras hasta la CICER, han convertido este vértice urbano en una de los espacios más dinámicos de la ciudad, donde los usos comerciales se funden con los de ocio y residenciales, al margen de las mejoras del tráfico.

Resulta ser un entorno multifuncional, en el que la intensa actividad coexiste con el aspecto abandonado de los restos de aquella industria y con los cultivos de plataneras de la desembocadura del Barranco de Tamaraceite. Por otra parte, resulta paradójico que pese a ese retroceso y sustitución del tejido, aún en la actualidad continúa siendo un barrio con destacado nivel de presencia de estas unidades productivas y empleo respecto al conjunto urbano, contribuyendo a su definición paisajística como un espacio urbano con una contrastada diversidad de usos, de modo que no resulta sencillo entroncarlo en la categoría de barrio residencial.

La zona de Santa Catalina-Arenales incluye procesos semejantes, si bien el nivel de transformación funcional resulta aquí mucho más avanzado pese a la inmediatez del Puerto de La Luz. A excepción de las pocas que permanecen en activo, las naves de almacenamiento y manufacturación de productos agrícolas de la antigua de la orla litoral, han sido absorbidas completamente por el uso turístico-comercial del Parque de Santa Catalina o por los grandes edificios-pantallas de la Avenida Marítima y los usos comerciales y administrativos de las calles de León y Castillo y de Venegas, resultando difícil testimoniar su pasado como espacio “semiindustrial” de la ciudad de mediados de siglo.

Casos paradigmáticos de este proceso lo constituyen la readaptación de los almacenes de Elder y Miller, en el Parque de Santa Catalina, la desaparición del pequeño tejido anexo al antiguo Muelle de Las Palmas en favor de la remodelación urbana de la calle Venegas, el derribo de los almacenes de la antigua casa de Woermann para su sustitución por edificios de oficinas de arquitectura singular, etc..

No obstante, lejos de la fácil defensa romántica, se defiende la tesis de constituir este caso un claro ejemplo de la necesidad estratégica de rejuvenecer la funcionalidad de un espacio urbano central con unas características geográficas específicas dentro de una franja litoral con nuevas pautas de uso, en una ciudad que participa de su

consideración como ente en constante transformación. En esta línea de hipótesis geográfica, sin embargo, se propone discutir la pérdida de oportunidad de aprovechar la “historia” económica del tejido abandonado o en retroceso para fines didácticos en un área destinada al ocio y el esparcimiento en contacto con el puerto.

Si bien, el tejido de las pymes en la ciudad consolidada del ensanche costero sigue manteniendo un volumen destacado, tanto en establecimientos como en empleo. No obstante, conviene resaltar que se trata de unidades productivas dedicadas al consumo inmediato, sobre todo de productos alimenticios y, en menor medida, artes gráficas y con una marcada vinculación al desarrollo comercial y de los servicios.



El entorno de Santa Catalina es un caso aún más avanzado de sustitución funcional del espacio urbano en detrimento de un ya inexistente paisaje industrial tradicional vinculado al Puerto.
(Entorno de Santa Catalina).
Foto gentileza del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Su implicación en el paisaje urbano no es tanto por concentrarse en barrios propiamente industriales sino en la especial relevancia, a nuestro juicio, que juegan en la cohesión y definición funcional de las unidades espaciales urbanas en las que

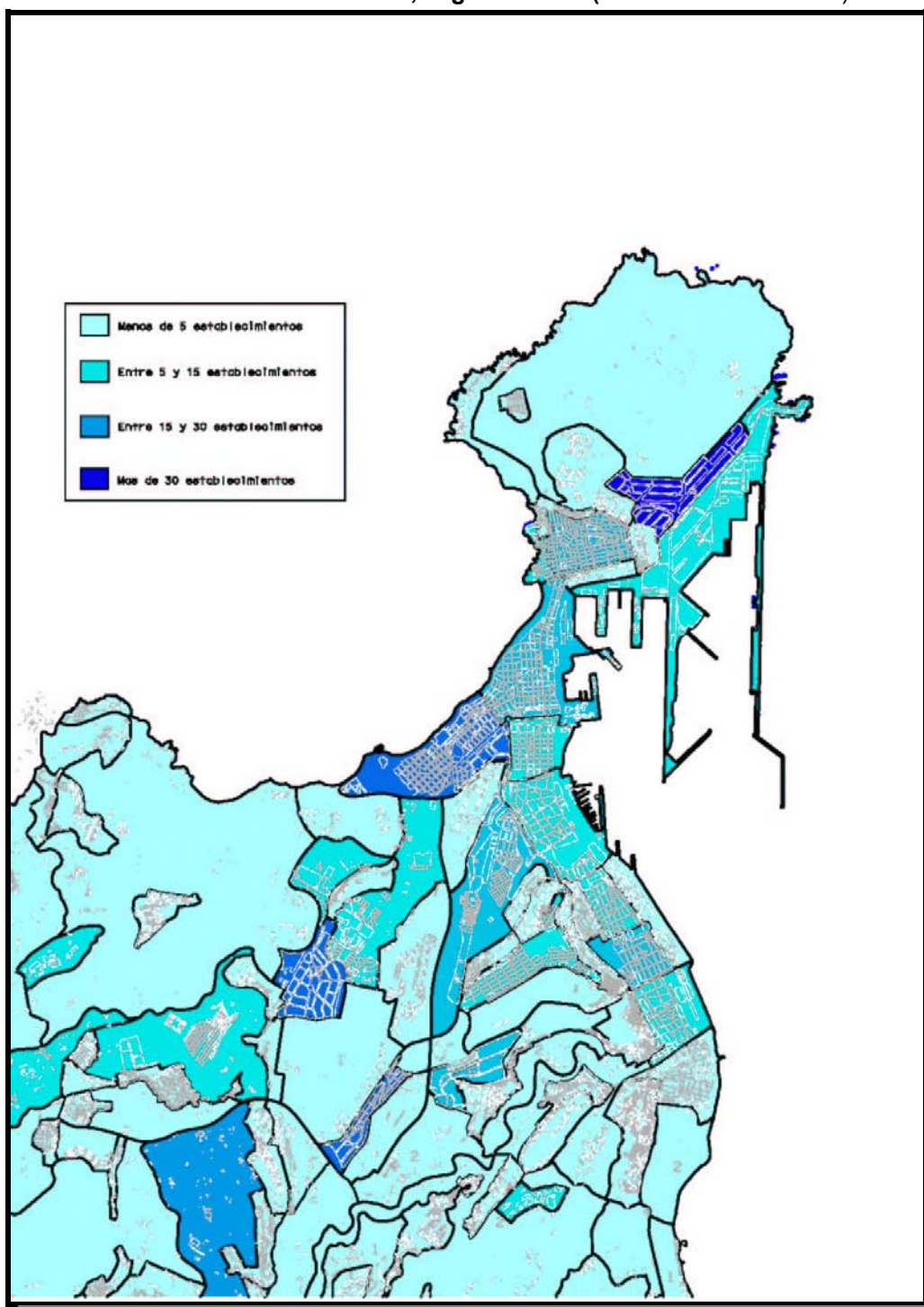
se insertan, aunque su pervivencia se basa más en la tradición de la ubicación y en la libertad empresarial en la selección de la localización en base al conocimiento del mercado local y la cercanía de los centros dinámicos de la capital, que en el apoyo de una planificación poco propicia para entender su significado en el tejido urbano y muy ligera en facilitar su traslado a zonas urbanísticas cualificadas.

Su análisis geográfico parte, pues, de la premisa ya indicada por otros autores en cuanto a que *“el sistema postindustrial rompe con el esquema clásico de separación entre sectores, por lo tanto los análisis y propuestas deben ser transversales, engarzando actividades secundarias y terciarias con otros aspectos en principio ajenos a las relaciones económicas”* (VICENTE, J, 1994: 226).

En cualquier caso, estamos hablando de empresas individuales con un reducido nivel de capitalización, por lo general de menos de 10 empleos, cuyas cifras de producción, densidad y volumen total de trabajadores no discuten en ningún momento el contrastado reparto del espacio urbano en favor de los polígonos industriales. En este sentido, no plantea importantes diferencias respecto a las ciudades metropolitanas medias del país; por ejemplo, las andaluzas (OCAÑA, C., 1998: 72-95).

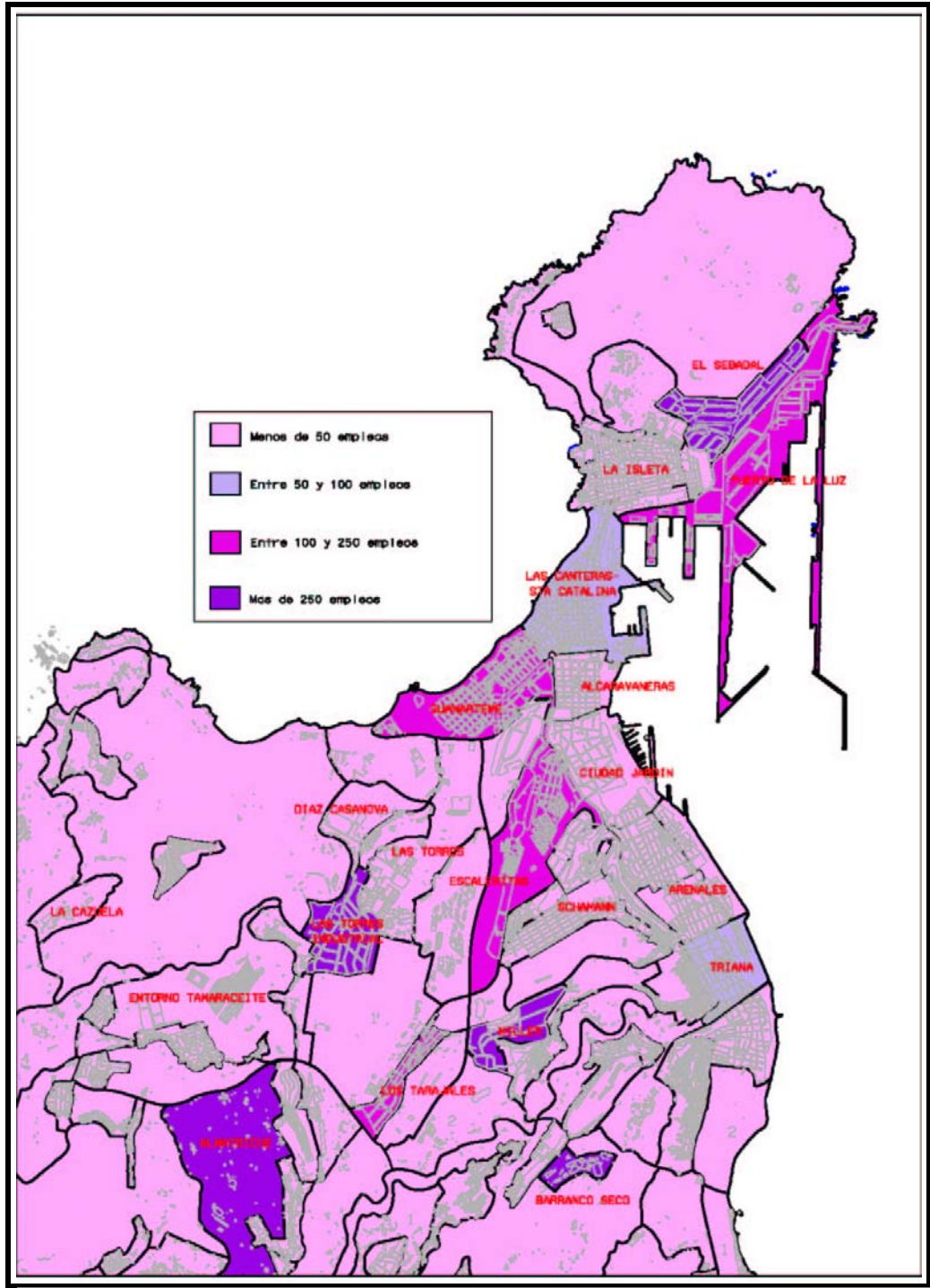
En esta evolución de las últimas décadas, el papel central de la ocupación del espacio urbano por parte de los usos industriales del suelo ha modificado su emplazamiento desde aquellos barrios tradicionales hacia varios “cinturones” de periferia, uno más reciente que otro en orden al crecimiento acelerado de la ciudad, donde el desarrollo urbanístico de los “suelos industriales” ha venido a concentrar una gran parte del tejido manufacturero de Las Palmas de Gran Canaria (*véase la Figura 80 y 81*).

Figura 80. Distribución actual del tejido manufacturero en Las Palmas de Gran Canaria, según barrios (nº de establecimientos)



Fuente. Base de datos asociada. Elaboración propia

Figura 81. Distribución actual del tejido manufacturero en Las Palmas de Gran Canaria, según barrios (nº de trabajadores)



Fuente. Base de datos asociada. Elaboración propia.

Aparece entonces un fenómeno perfectamente analizado en multitud de trabajos de la Geografía Industrial española. *"El proceso de difusión de la industria es un fenómeno inherente a la dinámica de toda aglomeración urbano-industrial contemporánea que se manifiesta en un estadio concreto de evolución, superada la fase de concentración propia de las primeras etapas de la industrialización y antes de que la aglomeración alcance el punto de saturación, anunciado éste por la aparición de serios problemas de suelo (escasez, precios altos, especulación, etc.) y deseconomías varias (polución, congestión circulatoria...)"* (BENITO, P., 1991: 401). Por tanto, *"la industria deja de ser cada vez más un patrimonio exclusivo de las áreas centrales o dominantes, al tiempo que se diluye progresivamente su identificación con el desarrollo"* (LÓPEZ, F., 1988: 194).

En esta línea comprensiva podemos interpretar el proceso devenido en lo que, en su momento (años setenta), era el entorno de la ciudad, donde se fueron creando una serie de apéndices productivos con el fin de acoger actividades molestas o peligrosas en el seno de la ciudad, razón por la que se busca un emplazamiento periférico o marginal sujeto a una doble exigencia. Es decir, la nueva zona industrial debía situarse en lugar y a distancia tales que no estorbe el crecimiento del área residencial, al tiempo que se garantiza la accesibilidad al propio núcleo urbano, la cual es una condición vital para aquellas empresas que dependen del mercado que representa Las Palmas de Gran Canaria.

Subiendo por la carretera que va desde Guanarteme hacia la General del Norte nos encontraríamos con el polígono de Díaz Casanova o de Vista Hermosa, y a 250 metros, con el de Las Torres-Lomo Blanco. Una vez en la citada vía principal -hoy funcionalmente sustituida por la Circunvalación de Las Palmas- y en dirección a la ciudad aparecen los de Escaleritas, Los Tarajales, Miller Bajo y, de modo más separado de este conjunto, los de El Sebadal, Barranco Seco y el más reciente y periférico de La Cazuela. Se trata, por tanto, de una orla semicircular en lo que podríamos identificar como el "anillo" medio y exterior de la actual "ciudad alta", confiriendo a estos espacios una clara funcionalidad dentro del paisaje urbano (*véanse la Figura 29 en pag. 119 y la Figura 82*).

El estímulo básico de esta dinámica podemos entenderlo en que una aglomeración urbana como la de este caso seguía convirtiéndose en un ejemplo de los “espacios más valorados por las empresas para su localización, pues en ellos podían beneficiarse de una acumulación de economías externas; la proximidad a otras empresas industriales y de servicios complementarios a la producción (financieros, jurídicos, comerciales, publicitarios,...) junto al mayor volumen de infraestructuras y equipamientos”. (MÉNDEZ, R., y CARAVACA, I., 1996: 257).

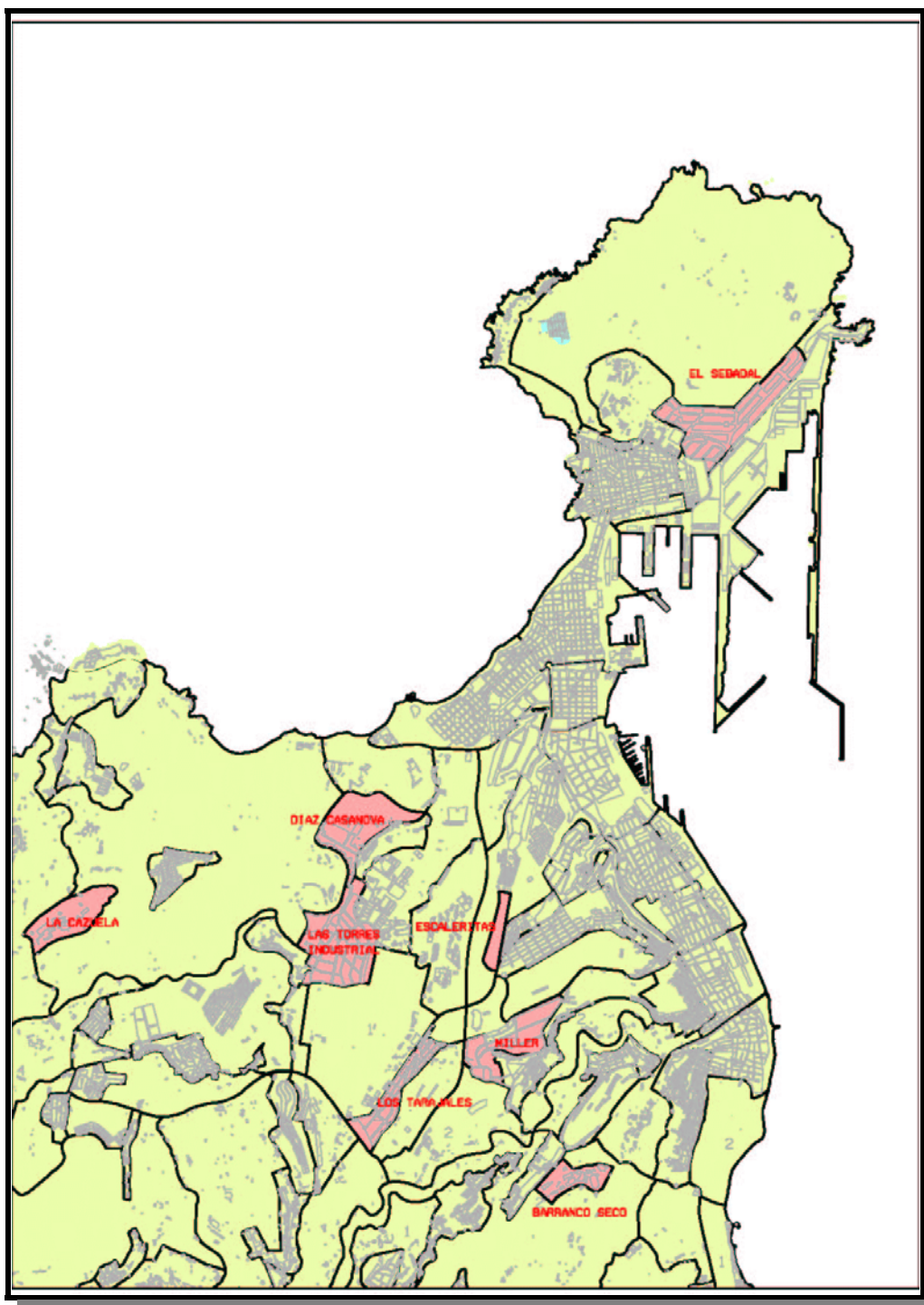
El instrumento “oficial” para satisfacer esta exigencia en la estructura económica de la ciudad vino de la mano de planeamiento territorial local, a través del denominado “suelo industrial”; circunstancia que inició la individualización de las zonas productivas dentro del complejo entramado capitalino en una fenomenología con consecuencias funcionales y urbanísticas más o menos discutidas en las grandes ciudades (GAGO, J., y GARCÍA-PABLOS, J. M^a., 1997: 139-162, p.ej.).

Cuadro 32. Resumen de las características funcionales del suelo industrial en el espacio urbano de Las Palmas de Gran Canaria en la actualidad

ÁREA	SUPERFICIE (m ²)	Nº DE EMPRESAS	TIPO DE ACTIVIDAD DOMINANTE	% DE EMPRESAS INDUSTRIALES	RAMA INDUSTRIAL DOMINANTE
Díaz Casanova	58.140	32	Mixto	37.5%	Fabric. y transf. de prod.metálicos
Miller Bajo	411.848	137	Distribución y venta mayor	17.5%	Fabric. de prod. alimenticios
Los Tarajales	82.165	35	Talleres	14.2%	Mixto
Barranco Seco	114.700	6	Mixto	25%	Fabric. de prod. alimenticios
Las Torres	296.944	124	Industria	20.1%	Mixto
El Sebadal	562.359	300	Mixto	20.9%	Fabric. y transf. de prod.metálicos
Escaleritas	42.000	9	Distribución y venta mayor	22.2%	Fabric. de prod. alimenticios
La Cazuela	156.658	21	Industria	47.6%	Mixto

Fuente. Planeamiento urbanístico y encuesta de campo. Elaboración propia.

Figura 82. Suelo industrial actual en el espacio urbano de Las Palmas de Gran Canaria



Fuente. Planeamiento urbanístico local. Elaboración propia



T Polígono Ind. de Díaz Casanova.

El primero en aparecer es el de Díaz Casanova, el cual ve aprobado su Plan Parcial hacia 1963, en el que se delimitaba un área de 58.141 m² en total y poco más de 50.000 utilizable para esta función. Por aquel entonces, existía una carencia importante de suelo apto para la instalación de pequeñas industrias, lo que dio pie a que la iniciativa privada se viese apoyada por la buena disposición del ayuntamiento. Ya en 1965 se pusieron

a la venta las parcelas, llegándose a una ocupación casi completa en estos días, motivado entre los factores mencionados por unos precios accesibles y por la posibilidad de ubicación de todo tipo de actividades, excepto las consideradas como industrias especiales. Ello, no obstante, se visto solucionado con el proyecto de ampliación hacia el norte, de unos 213.000 m², que se encuentra en fase de construcción mediante un producto urbanístico aparentemente novedoso de zona comercial “semiindustrial”, en un pretendido engranaje de diversificación funcional de estos suelos.

En fechas próximas se creó el polígono de Miller Bajo, el cual ya tenía aprobado su proyecto en 1965. Fue producto, también, de una promoción inmobiliaria privada, que se encargó de la gestión de las obras de urbanización y de la venta de las parcelas. Pero a diferencia del anterior -que puede considerarse como de pequeño tamaño para los existentes en la Isla-, este es de mayores dimensiones (315.750 m²). Aún así, se encuentra casi al 100% de su ocupación total, y pese a que los precios han alcanzado valores relativamente altos.



T Polígono Industrial de Miller.

En 1980 se aprueba una ampliación hacia el Lomo Apolinario, de casi 30.000 m², que ya se halla ocupado en torno al 70%.

Su absorción por parte del crecimiento de la ciudad ha propiciado la convivencia de los usos industriales con los residenciales y la progresiva transformación de dicho uso hacia el comercial y dotacional. La construcción de dos hipermercados y del Centro Comercial La Ballena ha convertido su entorno en un área de gran dinamismo socioeconómico, tanto en lo que al aumento y congestión del tráfico viario se refiere como al tránsito de personas a una zona caracterizada por su multifuncionalidad (compra-venta, bancos, cines, paseo al aire libre, actos culturales,...), cuando hace apenas diez años no era más que un espacio monótono en donde las viviendas coexistían con las naves industriales. Se trata de un ejemplo imprescindible de revitalización de barrios urbanos.

El polígono de Las Torres-Lomo Blanco es otro resultado de la acción de entidades promotoras privadas. En este caso se necesitaron tres fases incluidas en el "*Proyecto de Ordenación y Urbanización para la mediana y pequeña industria en Lomo Blanco*". Resulta indicativo que la tercera de ellas se realizase gracias a la Unión Española de Explosivos, en un proceso a nivel nacional de diversificación de sus actividades hacia la variante inmobiliaria. su superficie total alcanza los 217.944 m², de los que un 75% es utilizable para edificaciones industriales.



T Polígono Industrial de Las Torres.

Al igual que los otros presenta un alto grado de ocupación, aunque exista todavía un 25% de suelo libre. Recientemente se ha visto ampliado en unos 69.000 m², consolidando su papel clave en el proceso de relocalización de las industrias hacia estas áreas dentro del municipio capitalino.

El caso de Los Tarajales es bien parejo a los anteriores. Su proyecto

fue aprobado en 1965, abarcando poco más de 82.000 m² y siendo utilizable para tales fines un 73% del total. De esta superficie, a su vez, casi un 90% está ya ocupada por edificaciones, en cuyo proceso también ha participado el precio del suelo y la permisividad de todo tipo de industrias, excepto las especiales.

El polígono de Escaleritas se inserta dentro de la ciudad alta, de ahí que presente las ventajas e inconvenientes de su ubicación intraurbana. Situado junto a la antigua carretera general de salida de la ciudad hacia el norte, se



T Suelo industrial de Los Tarajales.

ha visto beneficiado de la presencia cercana de una vía de comunicación vertebral dentro del cuerpo metropolitano, por suponer el contacto entre la ciudad baja y la periferia, y más cuando la aparición y mejora de nuevas infraestructuras viarias en la capital han mejorado las condiciones de circulación del entorno.



T Sector industrial de Escaleritas.

Su ocupación es completa, por lo que su desarrollo actual se centraría en la mejora de infraestructuras y servicios para las empresas existentes y su perfecta integración con los usos residenciales, educativos, comerciales y deportivos del entorno; aspecto que presenta ciertos desequilibrios (carretera trasera en mal estado, inexistencia de zonas verdes, ruidos en ciertas edificaciones, olores molestos en otras,...). Poco a poco a

ido reorientando su función puramente industrial hacia otra más global, en la que los usos comerciales y de exposición han cobrado cierta relevancia. No obstante, la

presencia de algunas fábricas de renombre en la Isla (Tirma, Seven Up, etc.) sigue otorgándole su identidad originaria.

Otro sector industrial, situado en el borde físico de la ciudad, es el de Barranco Seco. No es un polígono propiamente dicho, pese a que en el planeamiento municipal su concepción urbanística deje entrever ciertas tendencias a considerarlo así.

Surge a partir del núcleo originario de la fábrica de cervezas, que data de los años 20, y en torno a ella se alinean una decena de naves y edificios industriales y de almacenamiento y depósito (Ayuntamiento, talleres del Cabildo, etc.). Su superficie actual alcanza los 114.700 m², ya totalmente ocupados, a la espera de ser ampliados casi al doble en un singular producto urbanístico definido por su clasificación en Suelo Rústico. Sin embargo, esta ocupación no debe llevar a engaño, por cuanto se trata de un sector cuya densidad no es muy alta y en el que coexiste una trama vegetal reseñable, que debería ser ejemplo para otros casos.



T Sector industrial de Barranco Seco.

La presencia de ciertas empresas, como la gran nave industrial de la Fábrica de tabacos “La Favorita”, hoy abandonada, motivaron un fenómeno importante de urbanización en sus alrededores, en relación con el crecimiento del núcleo de Secadero, sobre las laderas del lomo, añadiéndose al impacto paisajístico originado por la presencia de la fábrica en lo alto del lomo. Resulta paradójico como la urbanización de la zona media-alta del lomo, a lo largo de la Autovía del Centro, contrasta fuertemente con el carácter agrícola y cultural de los cauces de barranco situados a ambos lados (Barranco Seco y Guinguada).

El Polígono de La Cazuela constituye el caso más reciente de acondicionamiento espacial para este tipo de actividades y, en cierto modo, el único que no ha sido absorbido por el conjunto urbano consolidado de la ciudad. Situado en la carretera de Tamaraceite a Arucas, antes de llegar al núcleo de Tenoya, es el resultado de un proyecto de regularización, recogido en el vigente Plan General Municipal de Ordenación (2000), de un núcleo de naves industriales desarrollado de modo irregular y sin planeamiento de desarrollo, pese a su previsión en el planeamiento general anterior (1989).

Abarca una superficie de 156.658 m², de los que poco más de 92.000 son utilizables para uso industrial de pequeñas y medianas empresas. Pese a su relativa “juventud”, ya se encuentra ocupado en un tercio, por un conjunto de 21 empresas, constituyendo un ámbito de interés estratégico concedido por el citado planeamiento municipal, dado que en su margen oriental se prevé una ampliación que duplicaría su superficie



T Polígono industrial de La Cazuela.

y que se encuentra colindante a la Circunvalación de Las Palmas y las consecuencias territoriales derivadas en un entorno de importante crecimiento urbano -en el que se incluye un nuevo sector industrial en el cercano barrio de Tamaraceite-.

En definitiva, podemos concluir que el proceso de creación del suelo industrial tuvo como consecuencia relevante la multiplicación del espacio destinado a las actividades económicas en una dinámica dominante de zonificación y de aparente individualización de usos, que marcaría y sigue marcando un paradigma en las relaciones entre la planificación territorial y realidad espacial en las ciudades españolas.

Esta compartimentación del espacio urbano, cada vez más discutida, facilita, sin embargo, la lectura de un paisaje “productivo” o “económico” que incluye a la actividad

industrial, y el cual describe una figura geográfica con incidencias medioambientales que viene a complementar en Las Palmas de Gran Canaria el sistema ya formado históricamente por el recinto portuario y el tejido interno de la ciudad.

No obstante, el desarrollo de los polígonos industriales dentro de la capital ha sido, cuanto menos, contrastado, divergiendo en función de su emplazamiento, empresas ubicadas, tipo de actividad, carestía del suelo, etc. y propiciando la existencia en la actualidad de idiosincrasias en cada uno de estos sectores que se deja notar en la evolución cotidiana de la ciudad y en la percepción del tejido empresarial y económico, sobre todo cuando en sus cercanías se han ido ubicando elementos centrales del funcionamiento urbano (centros comerciales, Circunvalación, nuevos crecimientos residenciales, grandes dotaciones públicas,...).



El entorno exterior del conjunto urbano de la capital Representa un ejemplo evidente de la coexistencia del suelo industrial con otros usos estratégicos en el funcionamiento de la ciudad (centros comerciales, cementerio, parques deportivos,...).
(Entorno de Siete Palmas-Las Torres).
Foto gentileza del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

De antemano, el funcionamiento común de estas áreas en Las Palmas de Gran Canaria ha dejado entrever una clara diversificación del uso directo del espacio, pese a su denominación teórica de "suelos industriales", en un proceso bastante más acentuado que en otras zonas dinámicas del Archipiélago y en el que las actividades manufactureras se comportan como unidades de gran ocupación de empleo y superficie, pero de baja participación en el número de establecimientos. Es decir, una sencilla lectura evidencia que son áreas dedicadas mayoritariamente a actividades de distribución y venta, a almacenamiento y depósito, a fabricación y manufacturas y a servicios industriales, variando el orden de importancia en función de cada caso. Frente al predominio del primer grupo en Miller Bajo (un 38,3% de las empresas) y de los servicios industriales en Los Tarajales (un 31%), el segundo grupo es más numeroso en Díaz Casanova (30%) y en Las Torres (31,6%) (véase la Figura 83).

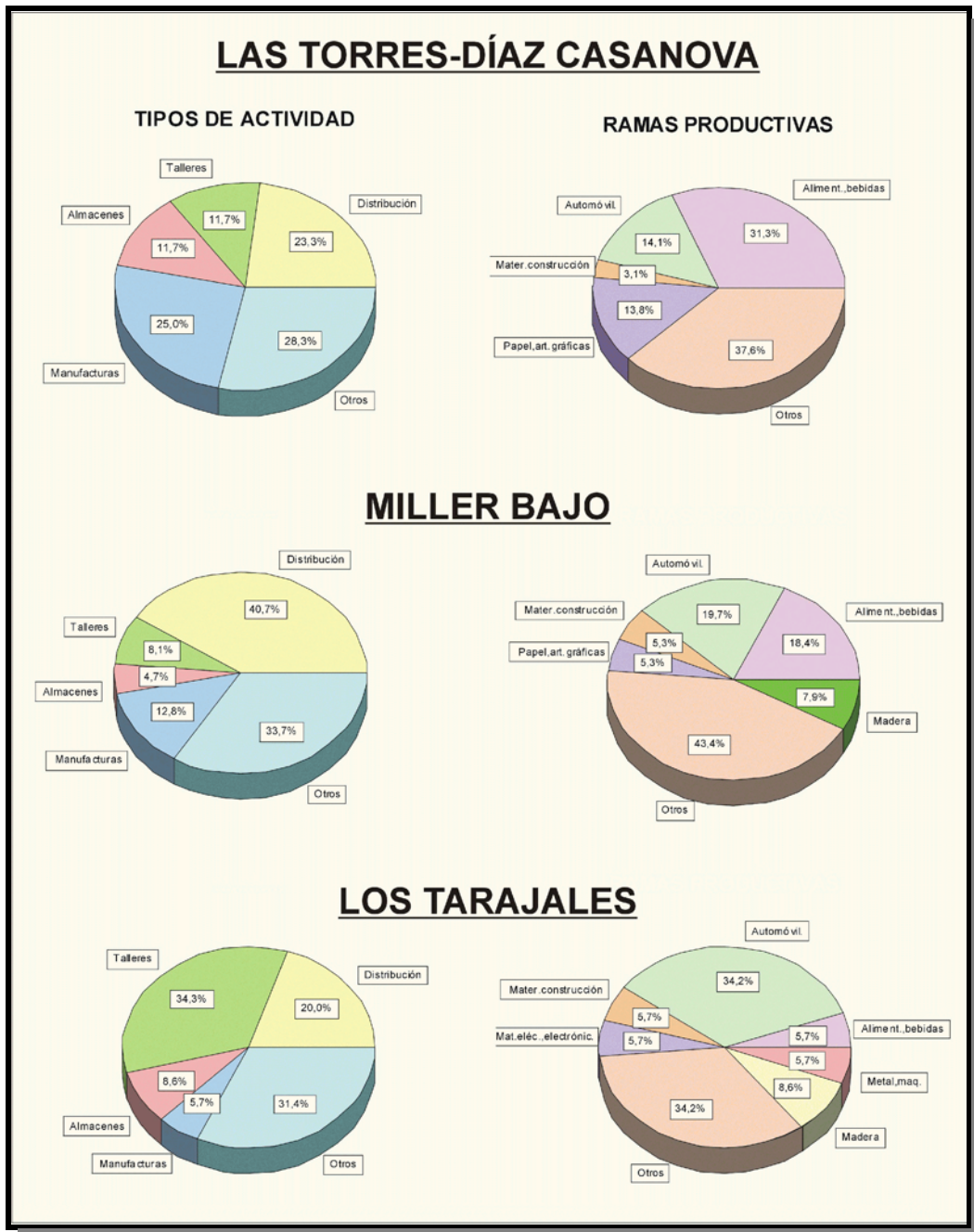
Con las ramas productivas a las que se dedican las empresas ocurre lo mismo. Por regla general, el grupo de "alimentación y bebidas" tiene gran presencia en este conjunto de sectores, al que se añade el de "automóviles y repuestos", sobre todo en el caso de los talleres de reparación.

Sin embargo, las mayores diferencias se centran en el número de empresas y la superficie ocupada por ellas. En el polígono de Díaz Casanova existen 20 empresas de pequeño tamaño, mientras que en Las Torres y Miller existen 60 y 86, respectivamente, con grandes edificaciones.

Las implicaciones paisajísticas suelen venir acompañadas de conflictos de integración respecto a los entornos urbanos o periurbanos en los que se emplazan, afectando a los índices de la competitividad de la pieza urbanística de acuerdo a un factor cada vez más imprescindible en el desarrollo de las actividades productivas. En ningún caso se da la existencia de zonas verdes que palian el efecto de mancha gris que incorporan, sobre todo en los que se asoman a los bordes de laderas de barrancos (Tamaraceite-Díaz Casanova- y Guinguada -Los Tarajales-) y en los que el impacto paisajístico se hace más notorio. La diversidad arquitectónica de las edificaciones y la escasa integración global de muchas de ellas acentúan tales afecciones, añadiéndose con frecuencia distintos elementos marginales (escombros, viviendas con escaso rigor estético, mal estado del viario, etc.). Incluso, dotaciones tan elementales como zonas

de aparcamientos, entro otras, suelen ser inexistentes.

Figura 83. Comparativa de las características funcionales del suelo industrial de Las Palmas de Gran Canaria



Fuente. Planeamiento urbanístico local. Elaboración propia



• Polígono industrial de Las Torres

No obstante, un hándicap importante en la actualidad lo constituye el elevado nivel de ocupación y colmatación del suelo industrial planificado y las consiguientes dificultades en el crecimiento de

los nuevos emplazamientos y en las posibilidades de ampliación de los existentes; proceso al que se ha previsto la solución de nuevos sectores urbanísticos en superficie aparentemente suficientes para la satisfacción de las necesidades a medio plazo, en tanto entre en vigor sus respectivos planeamientos de desarrollo.

Esta dinámica de colmatación se manifiesta de manera confrontada con una evidente intencionalidad de expulsión de las actividades industriales del tejido urbano interno propia de muchas ciudades importantes del país. Asistimos, pues, a una fenomenología complicada por otras circunstancias ya puestas sobre la mesa por parte de algunos autores.

Por ejemplo, "por un lado, crece en muchas empresas la necesidad de reorganizar su espacio interno, ampliando la superficie destinada a oficinas y usos complementarios en detrimento de la ocupada por máquinas y operarios dedicados a tareas productivas. Por otro, este continuo industria-servicios entra a veces en conflicto con una normativa urbanística que sigue disociando ambos tipos de actividades y calificando los establecimientos por la actividad de la empresa, y no por las funciones específicas que en ellos se realizan, lo que es factor de conflicto derivado de un trato desigual ... y de un creciente número de infracciones más o menos toleradas, según los casos" (MÉNDEZ, R., 1997: 35).

5.3. Los ámbitos portuarios. El protagonismo del uso industrial en las relaciones ciudad-puerto. Los casos de La Luz y Las Palmas y la Refinería de Santa Cruz.

En el bloque referido a los procesos de ocupación industrial del espacio regional pudimos discernir la tremenda vinculación que existían entre la construcción y consolidación de los puertos capitalinos y el desarrollo en la ciudad de las actividades industriales modernas.

En el caso grancanario del Puerto de La Luz, el complejo funcionamiento que fue adquiriendo en base a su caracterización como puerto base de un tráfico marítimo siempre intenso en esta zona del Océano Atlántico y, en especial, de la flota pesquera que faena en el cercano caladero canario-sahariano, llegó hasta tal punto que Las Palmas de Gran Canaria vio definitivamente consolidado su desarrollo económico y social en estrecha dependencia con los avatares del recinto litoral.

En esta tendencia surgieron barrios urbanos en los que las actividades industriales y de almacenamiento de productos tenían su soporte y les servían de identificación frente a otras zonas, aún en formación. Guanarteme y el frente costero original de los Arenales, tal como vimos en el apartado anterior, describieron las pautas de comportamiento de la ciudad. Sólo cuando ésta reorientó su total vinculación con el puerto hacia el turismo y el sector servicios o cuando necesitó de suelo para ciertos procesos de su expansión física (Autopista del Sur, usos residenciales y administrativos en Santa Catalina-Arenales, turismo de masas en Las Canteras, necesidades de un mayor abastecimiento de energía eléctrica, necesidades de nuevo suelo industrial, etc.), o cuando circunstancias externas incidieron en el funcionamiento de la actividad pesquera, entraron en crisis.

Sobre la evolución cronológica del Puerto de la Luz y su incidencia en la ciudad, previa a los años sesenta, no es preciso insistir más de lo que se ha hecho en este trabajo,

por cuanto no es el tema central que abordamos. Para ello existen algunas fuentes que cumplan mejor esta función (MARTIN GALAN, F., 1984 y 2001). No obstante, es a partir de aquella fecha cuando se empieza a vislumbrar las relaciones puerto, espacio urbano y territorio en las características que actualmente las conocemos.

La implantación del turismo de masas en el litoral capitalino, en la que jugó un papel importante la infraestructura portuaria, los momentos de esplendor de la pesca en el norte de Africa, el crecimiento físico y de entrada y salida de productos y pasajeros originó un círculo vicioso de gran densidad y complejidad que afectó a la configuración de la ciudad convirtiéndolo en un foco de gran vitalidad económica que, a su vez, atrajo un importante contingente de población a ésta.



Los puertos capitalinos ocupan un lugar prominente en la definición paisajística de los ámbitos de apropiación industrial del espacio en Canarias. (Detalle del Puerto de La Luz).
Foto gentileza del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Emplazando un posible estudio de la influencia económica sobre el conjunto de la ciudad, de la isla de Gran Canaria y de la provincia de Las Palmas a estudios más específicos ya desarrollados, bien locales (RUS, G. de, 1994) bien nacionales (ALVARGONZÁLEZ, R., 1985; BARRAGÁN, J.M., 1987; LÓPEZ, L., y CASTILLO, J.I., 2001;...) e, incluso, a la apertura de una línea de investigación por parte del análisis geográfico, lo cierto es que la incidencia sobre la configuración y el funcionamiento territorial del área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria no deja lugar a dudas.

Su crecimiento y consolidación a lo largo del siglo XX ha tenido como resultado un ente geográfico que podríamos calificar de “paisaje portuario” (ALVARGONZÁLEZ, R., 2001: 176), el cual comparte el soporte territorial con la ciudad que lo bordea y cuya relación aparece jalonada tanto de episodios de estímulo económico mutuo como de conflictos en el proceso de apropiación de la línea costera y el choque de intereses estratégicos (expansión física y crecimiento económico vs preservación medioambiental y ocio-esparcimiento litoral).

En este caso, la delimitación como forma de apropiación industrial del espacio resulta, al menos, defendible en razón al desarrollo interior de instalaciones y usos manufactureros o semiindustriales (astilleros, empresas fabriles, áreas de depósitos de combustible,...), que materializan su participación dentro de su encasillamiento como puerto internacional de servicios con un papel estratégico destacado en la economía naval del Atlántico norteafricano.

Los astilleros, por ejemplo, han protagonizado capítulos destacados de la historia económica de la ciudad y de la isla desde el siglo XIX, derivado de su carácter imprescindible en la especialización del Puerto de La Luz como punto de construcción y reparación naval en un entorno funcional de encrucijada en la comunicación marítima intercontinental. No obstante, su evolución reciente ha estado marcada por la concentración empresarial de la actividad, de mano de la empresa pública Astilleros Canarios, S.A. (ASTICAN) y la de Reparaciones Navales, S.A., complementada en una numerosa red de pequeñas empresas de talleres en el entorno urbano-portuario (hasta 82 unidades contabilizadas de menos de 25 empleos), en especial en el anexo Polígono del Sebadal. Asimismo, el descenso de la construcción ha especializado esta

actividad hacia el sector de las reparaciones (DÍAZ, A., 1994: 457), probablemente, derivado de la inexistencia de una infraestructura adecuada a la construcción de grandes unidades y las convulsiones que este sector experimentó a nivel nacional durante los años setenta y ochenta.



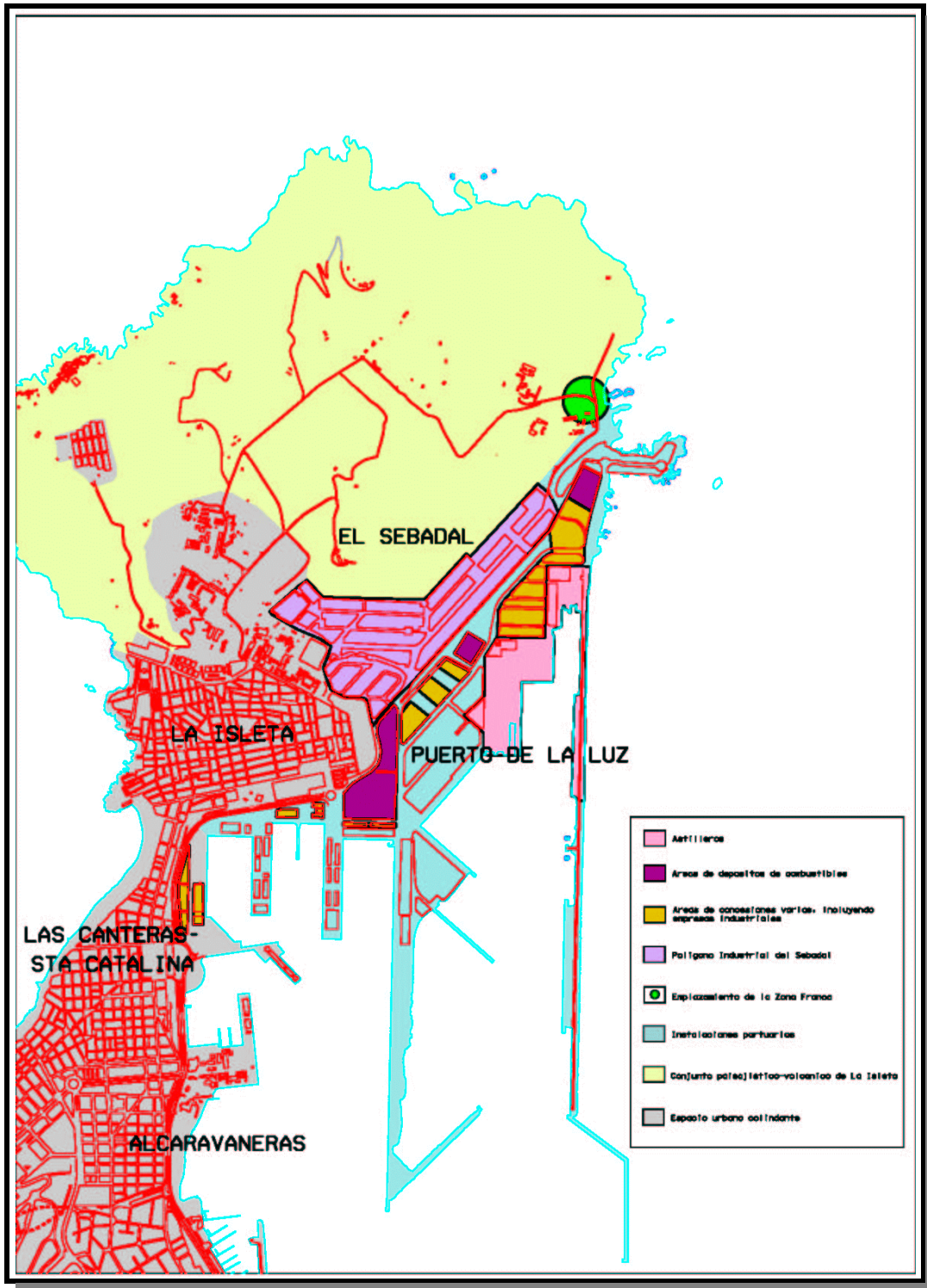
La coexistencia de usos “industriales” facilitan su definición como ámbito específico en la organización del espacio industrial en Canarias.

(Detalle del Puerto de La Luz).

Foto gentileza del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

La relativa estabilidad funcional de los últimos años, pese a los vaivenes coyunturales económicos y los de las flotas pesqueras internacionales sobre las que se apoya en mayor medida el sector, ha permitido no sólo conservar su papel en el entorno geográfico del Puerto sino participar de una dinámica industrial positiva en el conjunto del municipio capitalino, aportando algo más de 800 empleos y casi un centenar de establecimientos al cómputo total de Las Palmas de Gran Canaria. Esta dinámica se corresponde, a su vez, con una marcada especialización del municipio dentro del tejido regional, en tanto concentra un 79,3% de las empresas y un 87% del empleo del Archipiélago en esta rama productiva.

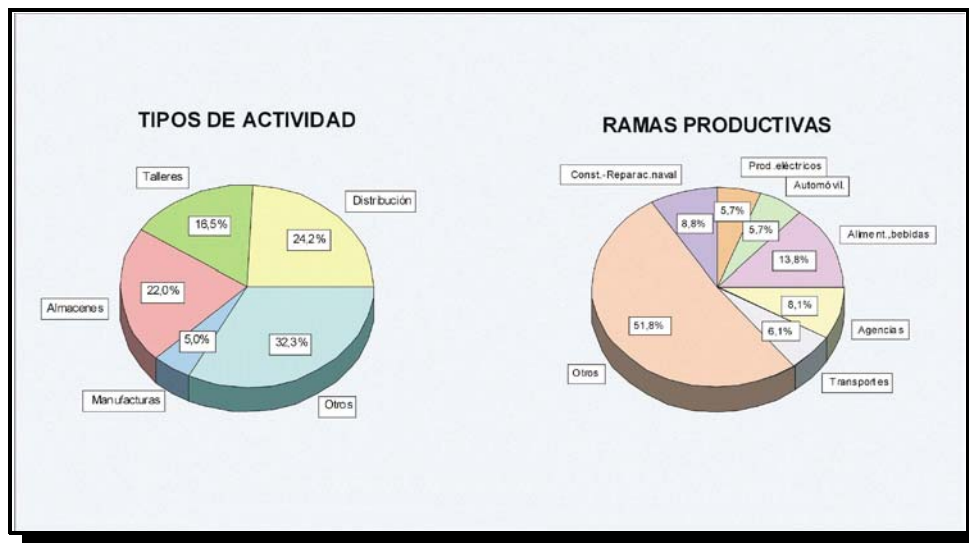
Figura 84. Distribución de usos "industriales" en el entorno del Puerto de La Luz



El relanzamiento del puerto como complejo urbano-industrial se vio apoyado en los años 70 en la creación del Polígono Industrial del Cebadal, o Urbanización Escarlata, fruto del impulso de promotores privados que vieron como se aprobaba el Plan Parcial en 1973.

Funcionalmente y según los criterios con que se mire, puede considerarse este sector como un área industrial intraurbana, independientemente de su vinculación a la infraestructura portuaria. Su condición de área dotacional de la ciudad, como soporte de actividades industriales, de servicios y de almacenamiento, puede suscitar su comprensión desde un punto de vista global en el funcionamiento urbano, al igual que otros sectores como el comercial de Triana o Santa Catalina, el turístico de la Playa de Las Canteras, el residencial de la Ciudad Alta, etc.

Figura 84. **Características funcionales del Polígono Industrial del Sebadal**



Fuente. Encuesta de campo. Elaboración propia

Sin embargo, el tipo de actividades y de ramas productivas desarrollados en él (básicamente talleres navales, almacenamiento de combustible y de productos procedentes del tráfico portuario), los flujos de mercancías y personas entre el recinto infraestructural y el área industrial, etc. hacen más propicia su consideración dentro de un complejo urbano y de un comportamiento territorial más complejo que el de un polígono. Ello no excluye que existan distintas empresas dedicadas a actividades que

muy poco tienen que ver con aquel (prensa y artes gráficas, entidades bancarias, comunicación, etc.).

Su característica principal es el elevadísimo número de empresas ubicadas en él. Existen 300 empresas, frente a las 100 del segundo sector industrial de la Isla en este aspecto (Arinaga). Actualmente, se encuentra en un 80% de ocupación, lo que demuestra su necesidad y su buen comportamiento dentro de la economía urbana. Y eso que los precios son muchísimos más altos que la media insular (unas 35.000-50.000 ptas./m², frente a las 10.000-15.000 ptas/m²). También destaca por su importante extensión (562.359 m²), de la que es utilizable un 64%, permitiéndose todo tipo de actividades, excepto las peligrosas.



El Polígono Industrial del Sebadal representa, junto con la Refinería de Santa Cruz, los casos actuales de ámbitos industriales directamente vinculados al funcionamiento portuario.
(Detalle del Polígono del Sebadal).
Foto gentileza del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Sobre las implicaciones territoriales del complejo, hay quien piensa que los puertos y sus instalaciones no constituyen un problema paisajista, ya que el aspecto que presentan la mayoría de ellos ofrece pocas esperanzas de que puedan contribuir mucho a la creación de un entorno agradable e integrado.

Sin embargo, *"constituyen una parte importante del escenario industrial total y, para bien o para mal, forman parte del medio ambiente urbano. La actitud que los acepta como elementos puramente utilitarios que no son merecedores de mejora alguna viene a ser la misma que, en el siglo XIX, aceptaba la miseria y la suciedad como el precio que había de pagarse por la prosperidad, actitud que, indudablemente, puede y debe ser sustituida por un punto de vista más progresista"* (TANDY, C., 1975: 176).

En efecto, el recinto portuario se había convertido en espacio acotado, cuyos accesos solían estar colapsados por la escasa idoneidad del viario litoral urbano para soportar una funcionalidad a la que se había incorporado. Allí sólo se iba a trabajar, a comprar productos a bordo del barco o a utilizar el medio de transporte para viajar. En el otro lado, se iba a comprar a la Avenida Mesa y López o al Mercado del Puerto, o se transitaba hacia la zona residencial de La Isleta. Si se me permite la familiaridad, parecían dos vecinos enfrentados, pero que estaban destinados a entenderse si se pretendía buscar un funcionamiento de la ciudad acorde con los tiempos.

La remodelación de la Avenida Marítima, la construcción de los viales y enlaces que conectan la Autopista del Sur con El Cebadal y el Puerto (y la consiguiente mejora de la fluidez del tráfico), la construcción del Paseo Doreste, la remodelación del Parque de Santa Catalina y de los edificios Elder y Miller, el aumento de la actividad del Castillo de La Luz, la consolidación del Rastro, la definitiva incorporación de Los Carnavales a las inmediaciones, la revitalización del tráfico de cruceros, etc. han contribuido globalmente a unas relaciones territoriales entre el puerto y la ciudad mucho más intensas.

El desarrollo aún larvario de la Zona Franca y los proyectos de ubicar uno de los emplazamientos de la Zona Especial Canaria en el Archipiélago, supondrían, de llevarse a cabo, la ampliación del Complejo Industrial-Portuario de La Luz desde el punto de vista infraestructural como consecuencia de las actividades industriales y del

comercio marítimo, reordenando el área portuaria de modo tal que se aproveche no sólo su incremento de capacidad como infraestructura de transporte, sino también su potencial como soporte de nuevos usos y actividades.

Con una extensión bruta de aproximadamente 1.000.000 m² y derivando en una modificación de la ley regional de espacios naturales protegidos en favor de un recorte de la superficie del Paisaje Protegido de La Isleta en la zona colindante a la cantera extractiva de Roque Ceniciento (noreste de La Isleta), su papel en la configuración del tejido industrial está, pues, aún por verse, si bien las autorizaciones para la instalación de empresas (Consortio de la Zona Especial Canaria) sugiere una cierta concentración hacia sectores de demanda fuerte y de elevada especialización orientada hacia relaciones económicas con el continente africano y americano.

En cualquier caso, su desarrollo podemos entroncarla en un proceso a nivel mundial de adecuación por parte de distintos países de áreas de baja fiscalidad en entornos de gran dinamismo estratégico, como factor de atracción dirigido a empresas multinacionales de gran potencial de generación de empleo y desarrollo en el territorio. De hecho, la “proliferación de este tipo de zonas industriales en menos de una década parece constituir una buena prueba del interés que despiertan como estrategia para la acumulación de capital” (MÉNDEZ, R., y CARACAVA, I., 1996: 242).

El recinto portuario de Santa Cruz de Tenerife incorpora un contexto parecido en las relaciones entre la ciudad-puerto y su materialización, en lo que a nuestro proyecto respecta, en sectores de apropiación industrial de espacio con marcada implicación paisajística. Sin embargo, el caso tinerfeño incorpora en la Refinería un matiz específico distinto al de Las Palmas de Gran Canaria.

Ya en el bloque de este proyecto de Tesis en el que abordamos los procesos de apropiación industrial del espacio en Canarias, se pudo comprobar el papel fundamental jugado por la aparición, crecimiento y consolidación de la Refinería en la organización de la actividad industrial en Santa Cruz.

Con una superficie de aproximadamente 100 Has. y casi 500 empleos, polariza un foco industrial de destacadas dimensiones en la costa meridional de la capital tinerfeña,

junto con los polígonos industriales de Costasur y Mayorazgo, representando un referente importante en la organización del tejido industrial regional.

Su papel estratégico como una de las principales plantas del país coexiste con una incidencia indirecta sobre el desarrollo de diferentes sectores manufactureros y, en general, económicos de la isla y del Archipiélago; circunstancia que parece verse facilitada por una situación estable en su actividad, pese a los conflictos coyunturales de la década de los noventa en materia de regulación de empleo y la inestabilidad internacional del mercado petrolífero.

Su difícil integración paisajística en el conjunto urbano y la problemática medioambiental derivada de la contaminación atmosférica no sólo no ha afectado a su desarrollo sino que la política de la empresa de inversión tecnológica en materia de reducción de costes energéticos, de adaptación a una exigente normativa estatal e, incluso, de acercamiento funcional hacia el espacio



Vista aérea de la Refinería

urbano mediante actividades puntuales (adecuación de un depósito como instalación cultural de exposiciones, flexibilización de su entorno para permitir el desarrollo de zonas de ocio litoral y usos comerciales, etc.) lo convierten en un referente nacional en este aspecto.

Por contrapartida, esta especialización funcional del espacio costero de Santa Cruz le supone a la ciudad una fuente de conflictos cada vez más compleja en las relaciones entre la apropiación industrial del espacio por parte de la Refinería y el desarrollo del tejido urbano en esa dirección como una de las salidas naturales, junto con la de La Laguna, pese al condicionante geomorfológico.

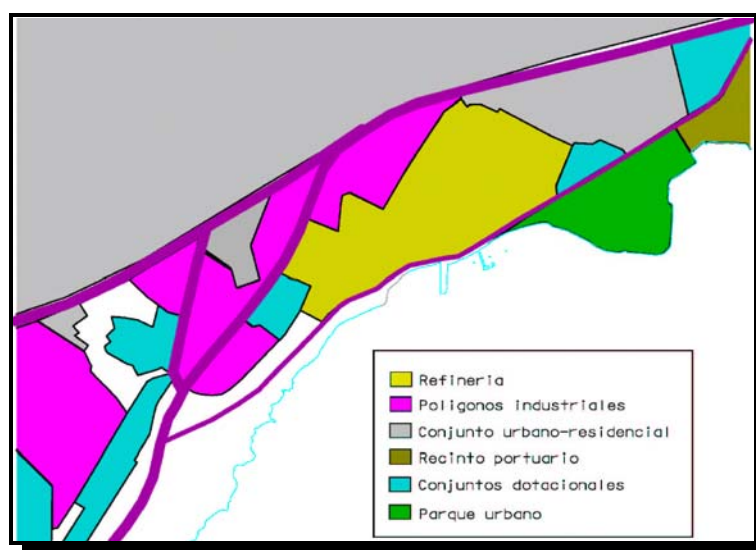


Este crecimiento de la ciudad ha acabado por absorber y rodear las instalaciones, acompañado de una concentración del sistema viario básico en un tramo en el que se cruzan las autovías del Norte y del Sur, y en el que coexiste el dinamismo de los polígonos industriales colindantes con el propios

de los centros urbano-comerciales en las inmediaciones.

El resultado deriva en un descontento social cada vez más palpable, con propuestas de traslado desde diferentes agentes deseosos de paliar esta congestión viaria y de aprovechar el espacio costero para relanzar la imagen de la ciudad, de acuerdo a los cánones dominantes de las ciudades litorales españolas e internacionales.

Figura 85. Integración actual de la Refinería en el entorno urbano de Santa Cruz de Tenerife



5.4. La organización espacial de la red de polígonos industriales.

Durante la presentación de este bloque temático del proyecto de Tesis, así como en la interpretación de la apropiación industrial del espacio urbano, pudimos advertir la incidencia de la red de polígonos industriales en la configuración del tejido en el Archipiélago y su manifestación paisajística.

En cualquier caso, conviene recordar que el contexto en el cual se inicia y desarrolla la red de “suelos industriales” fuera de la gran ciudad podemos definirlo, salvando la diferencia de escala, en la coincidencia de un proceso relativamente generalizado en las áreas metropolitanas del país.

Compartimos, entonces, la apreciación de que *“las alteraciones en las pautas de localización empresarial requieren, a su vez, atención, tanto en relación a los posibles cambios en los usos del suelos -con la consiguiente recualificación de antiguos terrenos industriales y los posibles riesgos de contaminación derivados de ello- como en cuanto a la necesaria rehabilitación de espacios fabriles -con frecuencia aquejados de importantes déficits infraestructurales y medioambientales- o de preparación de suelo convenientemente equipado que facilite el asentamiento de actividades en las áreas más dinámicas”* (CARAVACA, I., 1997: 83).

Estas tendencias territoriales desarrolladas en Canarias sobre todo durante los años ochenta y noventa, como prolongación espacial del ejemplo inicial de Las Palmas de Gran Canaria, tiene su manifestación en el ensamblaje de una red de ámbitos geográficos en los que la concentración del esfuerzo urbanizador en este sentido fue generando nuevas cabezas visibles en el tejido regional.

Dentro de la diversidad funcional y idiosincracia de cada uno de estos focos, podemos advertir como aspectos comunes la difícil delimitación del carácter exclusivamente manufacturero, participando del contexto insular de terciarización económica, y la

aparente estructuración espacial en torno a vías conectoras básicas que facilitan su accesibilidad a los núcleos primaciales de las respectivas islas.



Suelo industrial, ejes comarcales y vías de comunicación constituyen una simbiosis más o menos singular y generadora de un ámbito de organización espacial dentro del marco regional.
(Polígono Industrial de Arinaga). Foto del autor

Veamos, pues, los ámbitos principales.

5.4.1. La orla metropolitana de Santa Cruz de Tenerife-La Laguna

El caso de la orla metropolitana de Santa Cruz de Tenerife-La Laguna viene a continuar el proceso de creación de suelo industrial iniciado con los polígonos del Mayorazgo y Costasur durante los años sesenta, al calor de la expansión urbana de ambas ciudades que ha acabado en una conurbación física y en la creación de un área metropolitana que consolida esta comarca como centro neurálgico del dinamismo socioeconómico de la isla.

El principal eje de este conjunto podemos representarlo en el área de unión de la Autopista del Sur con la del Norte, donde a los anteriores y al ámbito de la Refinería se fue uniendo la ampliación del Mayorazgo (1978, 158.500 m² de uso industrial), el conjunto de Taco -Polígono 5, Taco, Montaña de Taco- (1986, 550.610 m²) y la plasmación como suelo industrial planificado del entorno de la Avenida de Tres de Mayo (1991, 125.000 m²) (véase la Figura 87).

Junto a estos sectores, la orla metropolitana se completa con un segundo grupo que podríamos considerar como exterior, integrado por los ámbitos del Sector Portuario (787.500 1991, m²), Jagua I (1978, 134.430 m²) y Valle Tahodio (1991, 36.900 m²) en el noreste; el preexistente de la Autopista del Norte (1960, 190.500 m²) y de Valle Vinagre-Tabares (1982, 280.000 m²), en la salida de La Laguna hacia la costa norte de la isla; y los de El Pilar-La Gallega (1991, 175.000 m²), y el Molino (1989, 157.000 m²) hacia el suroeste de la capital, donde tal vez habría que añadir el más lejano polígono de San Isidro (municipio de El Rosario, 1986, 305.575 m²) como parte integrante de este conjunto.

Figura 87. Distribución del suelo industrial posterior a 1975 en la orla de Santa Cruz-La Laguna

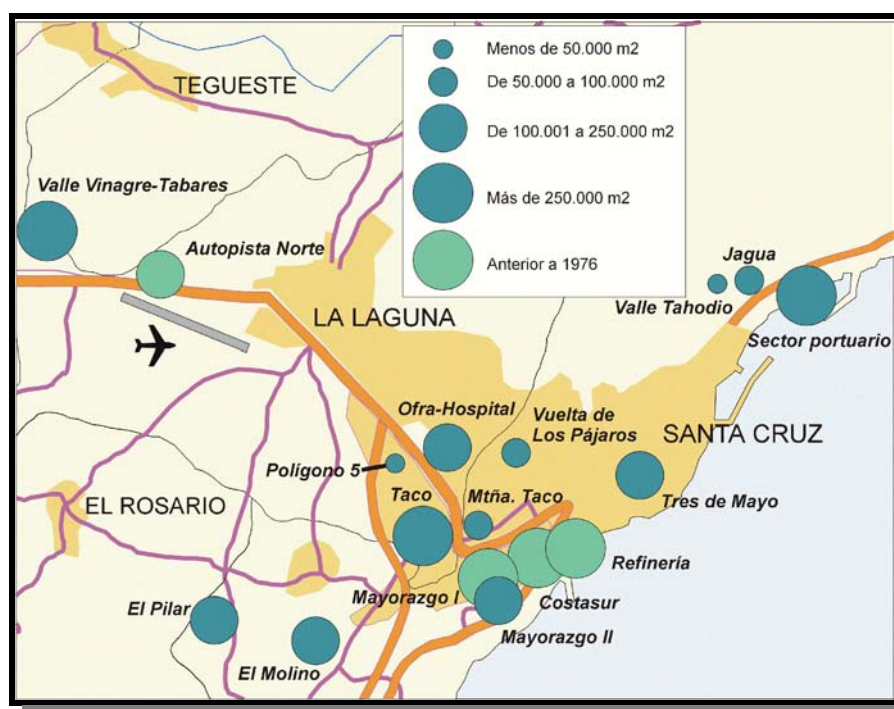
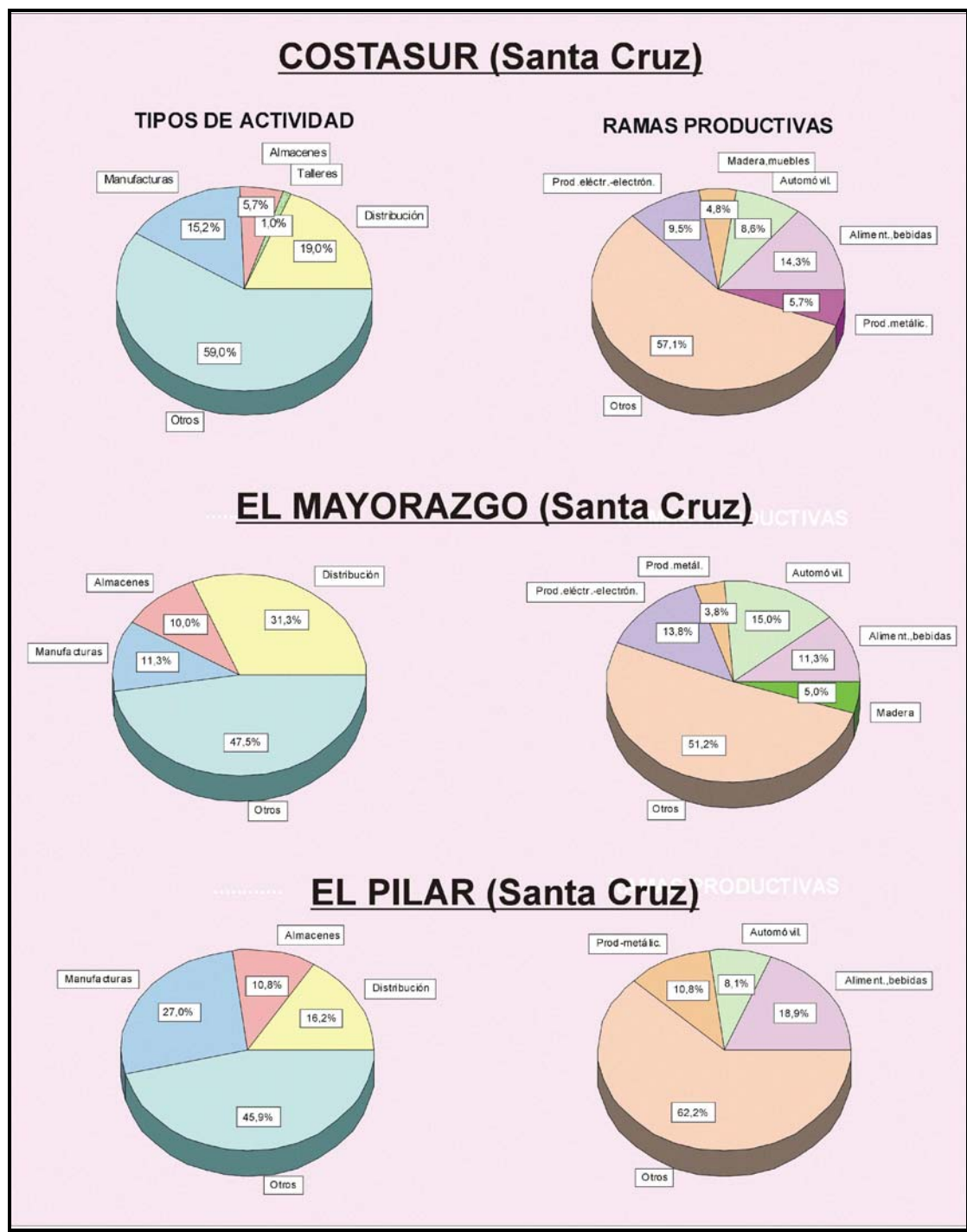
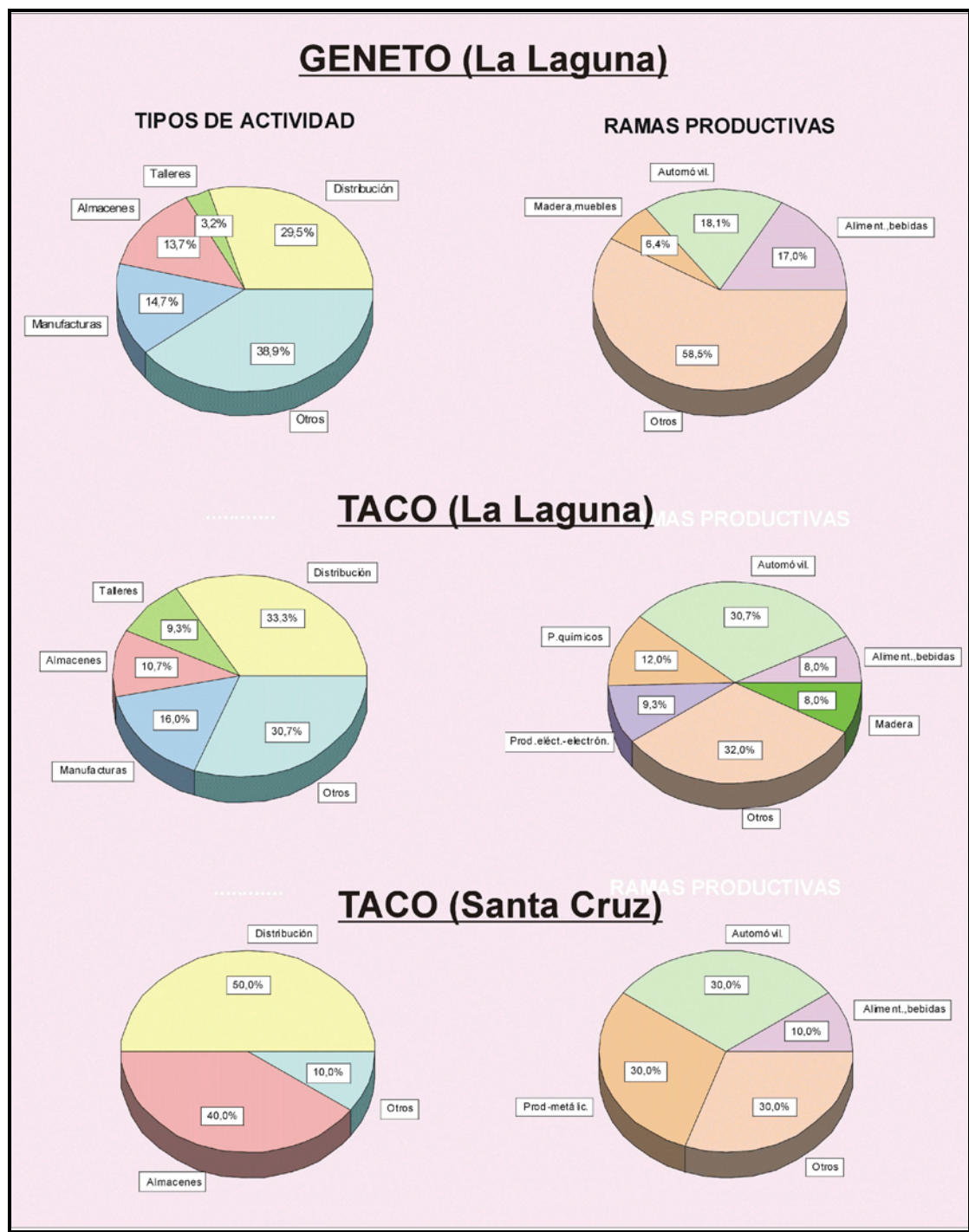


Figura 88. Comparativa de las características funcionales de los polígonos de Santa Cruz-La Laguna



Fuente. Encuesta de campo. Elaboración propia

Figura 88. Comparativa de las características funcionales de los polígonos de Santa Cruz-La Laguna (II)



Fuente. Encuesta de campo. Elaboración propia

El resultado de este proceso determina que en la actualidad el municipio capitalino complete una superficie de suelo industrial de 5.844.644 m², incluida la Refinería, suponiendo un 3,8% de todo el territorio de Santa Cruz de Tenerife, incluido el conjunto montañoso de Anaga; cifra que sólo alcanzan en el Archipiélago el municipio grancanario de Aguimes, con el único polígono de Arinaga, y el de Arrecife de Lanzarote. Por su parte, el de La Laguna acoge en estos momentos un total de 1.789.566 m² y un 1,7% de su territorio municipal dedicado como suelo industrial planificado.



Polígono industrial de Costasur



Polígono industrial de Mayorazgo

Sin perjuicio de su mayor o menor ocupación y del mayor o menor porcentaje de actividades estrictamente manufactureras en su interior, lo que si resulta cierto que durante las últimas décadas se ha asistido a una creciente implantación del componente industrial en el desarrollo del paisaje urbano de esta zona metropolitana, mediante un conjunto de

sectores en los que se ha inventariado la ocupación de un total de 495 empresas.



El recorrido de la Autopista del Norte permitió estructurar el crecimiento del suelo industrial en lo que hoy constituye la orla metropolitana de Santa Cruz-La Laguna. (Taco. La Laguna). Foto del autor.

5.4.2. El sur turístico de Tenerife

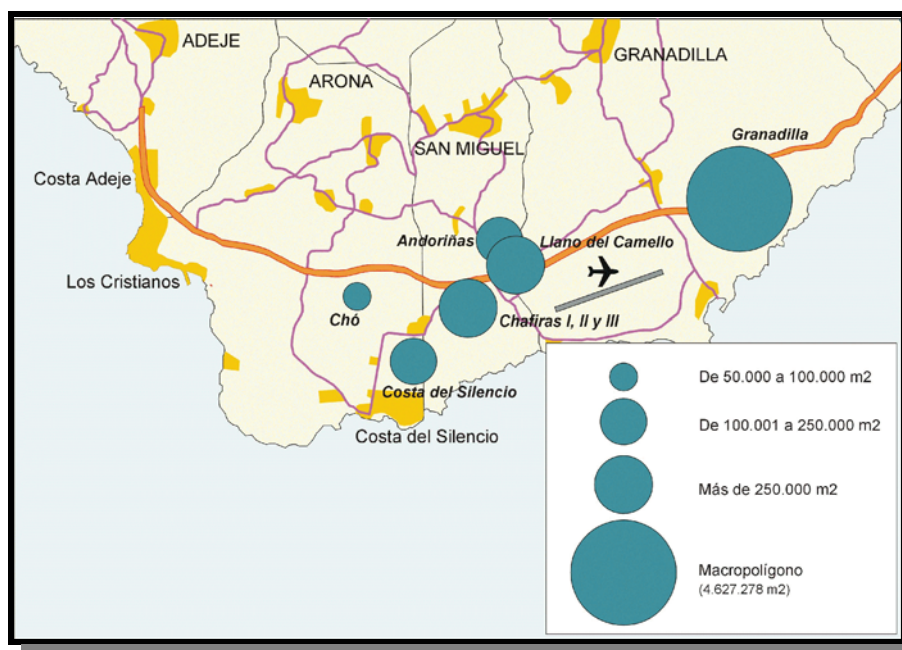
En la misma isla de Tenerife podemos resaltar un segundo ámbito de destacado desarrollo urbano durante las últimas décadas del siglo XX vinculado al crecimiento del suelo industrial. No obstante, conviene advertir importantes matices respecto al tema concreto trabajo, la actividad industrial.

En una comarca meridional en la que podríamos incluir los municipios de Adeje, Arona, San Miguel y Granadilla, el desarrollo del espacio turístico en un ámbito costero que aún mantenía un marcado carácter agrícola ha sido tan importante que ha venido a dinamizar un territorio hasta entonces alejado del movimiento socioeconómico de la capital y el norte de la isla (SABATÉ, F, 1993, MARTÍN, V., 2000).

Esta competencia territorial por el uso del suelo ha añadido como ingredientes complementario el desarrollo de un sistema viario estructurado por la Autovía del Sur, y en torno al cual el crecimiento urbano y demográfico ha incorporado una apreciable implantación de suelo industrial en un ámbito de limitada tradición manufacturera dentro del conjunto insular.

En este sentido, el polígono de Chó (1976, 131.000 m²) y el sector urbano de Costa del Silencio (1991, 134.520 m²) en el municipio de Arona; los polígonos de Las Chafiras I (1986, 294.300 m²), Andoriña (1988, 178.600 m²) y Llano del Camello (1987, 477.585 m²), en el municipio de San Miguel, y el macropolígono de Granadilla (1990, 5.668.945 m²) son los ámbitos protagonistas de este proceso (véase la Figura 89).

Figura 89. **Formación geográfica del suelo industrial en el sur de Tenerife**



Sin embargo, el último de los casos presenta un nivel de ejecución muy bajo, a falta de la redacción de un plan especial que desarrolle su potencial para albergar un parque tecnológico, cuya falta de tramitación ha ralentizado un proyecto ambicioso programado para desarrollar un tejido industrial de la mitad meridional de Tenerife y, al mismo tiempo, cualifique la estructura de esta actividad en el conjunto de la isla.

Junto a este matiz, conviene reseñar el ínfimo porcentaje de las manufacturas dentro de un conjunto de empresas instaladas dominado los locales comerciales, de distribución y los almacenes, al margen del reducido nivel de ocupación de todos los ámbitos; circunstancias en las que ahondaremos en un bloque posterior.

Todo esto nos observa un ejemplo de ámbito territorial donde el desarrollo del suelo industrial viene determinado por el uso de una herramienta del planeamiento urbanístico para habilitar jurídicamente bolsas de suelo más o menos extensas para fines de apoyo funcional al desarrollo turístico y no por un objetivo de desarrollo industrial de la zona. Si bien, éste resulta ser un comportamiento común en un gran número de denominados polígonos industriales, en el sur de Tenerife este proceso se conforma en un ámbito comarcal integrados por varios de ellos, definiendo una característica particular en la red regional de este tipo de espacios.

5.4.3. El frente costero-oriental de Gran Canaria

Otro ámbito territorial que ha sufrido importantes transformaciones territoriales derivadas de la apropiación industrial de espacio lo constituye el frente costero oriental de Gran Canaria, preferentemente los municipios de Telde e Ingenio, si bien se reconoce la existencia del macropolígono de Arinaga algunos kilómetros más al sur, el cual se aborda de modo específico.

Desde el punto de vista demográfico y urbano ya pudimos observar las importantes transformaciones que se han ido produciendo durante las últimas décadas en un territorio previamente marcado por el predominio del componente agrícola en su paisaje.

La aparición de la autopista GC-1 y la densificación de la red viaria ha ido estructurando la expansión de un sistema de asentamientos costeros en torno a un núcleo de Telde que ha multiplicado su espacio urbano (PÉREZ CHACÓN, E., y HERNÁNDEZ, S., 1987); proceso estructurador en el que ha jugado un papel trascendental el desarrollo de un suelo industrial para una actividad que ya no ve

imprescindible ubicarse en la capital de la isla.



Planta de Cinsa, en Salinetas

En este sentido, ya desde los años sesenta el municipio de Telde albergaba un sector surgido de forma espontánea, el de Cruz de La Gallina, que sería regularizado en 1963 mediante el correspondiente Plan Parcial, así como un núcleo industrial en Salinetas asociado a la instalación de la Cinsa -industria química- en los años cincuenta, sin perjuicio de las instalaciones

manufactureras precedentes distribuidas en el interior y entorno de Telde.

Sin embargo, a finales de los años setenta y durante la década siguiente, el frente situado entre la Carretera General del Sur (C-812) y la línea litoral, observa un importante crecimiento de estos ámbitos ordenados que podríamos extender hasta el núcleo de Carrizal en el municipio de Ingenio. Conviene insistir en la importancia que tuvo la Autopista GC-1 como elemento físico estructurador de un pasillo industrial con ciertos matices en su estructura y distribución.

Este dinamismo estaría representado por la aparición de norte a sur del sector de Jinámar (1995), El Maípez-Los Cascajos (1984), La Francia (1981), Las Rubieras (1982), el desarrollo de Salinetas como polígono, El Goro (1972 y ampliado en 1981), todos ellos en el municipio de Telde, y Las Majoreras y La Capellanía en el de Ingenio (véase la Figura 90).

Utilizando el ejemplo de este ámbito, el concepto de "corredor industrial" adquiere características peculiares en Gran Canaria. Los casos anteriores de las orlas periurbanas capitalinas advertía ya ciertos aspectos relacionados con esta forma de organización espacial de la industria. No obstante, es verdad que si utilizamos definiciones realizadas por especialistas de las áreas industriales peninsulares, habría

que matizar la distinción funcional del caso isleño.

Obviando la diversidad de vocablos que intentan definirla en la literatura geográfica ("corredor", "pasillo industrial", "aglomeración lineal", "eje industrial", "industria en dispersión lineal",...), la mayoría tienden a apreciarlos como *"unidades de concentración lineal explicables en función de procesos descentralizadores y de decisiones individuales de localización dirigidas hacia espacios de dominancia rural que cuentan con el atractivo de suelo abundante, barato y con frecuencia exento de normativas"* (BENITO, P., 1991: 528). Podemos decir que se trata de un elemento espacial de formación espontánea surgida al calor de una infraestructura viaria que lo conecta con el gran mercado de consumo y mano de obra. Entonces, siendo estrictos, en la Isla no existen corredores industriales como tal, atendiendo a la definición anterior.

Lo que si ocurre es que a lo largo de la Autopista GC-1 y de la paralela Carretera General del Sur, en el ámbito costero del municipio de Telde, se localizan una serie de polígonos y áreas de creación espontánea que dibujan una percepción de continuo industrial de unos cinco kilómetros, siendo más denso en algunos tramos.



El desarrollo urbano en la costa de Telde en torno a la Autovía GC-1 encuentra una relación estrecha con el proceso de creación del amplio suelo industrial. (Entorno de Salinetas). Foto del autor.

Su consolidación como forma de ocupación industrial concreta, lógicamente, aparece supeditada a la construcción de la Autopista GC-1, en los años 70, pese a que con anterioridad algunos ya presentaban núcleos originarios (Cruz de La Gallina, Los Cascajos, Puerto de Salinetas, El Goro). Sin embargo, adquiere mayor relevancia su pertenencia a un profundo proceso de transformación paisajística operado en el borde costero oriental de la Isla, desde los años 60.

En éste, el crecimiento urbanístico ha sido espectacular, así como los movimientos especulativos del suelo, alterando definitivamente el carácter agrario que tenía adquirido desde hacía siglos. Desde unos pocos miles de habitantes concentrados en Telde, en 1950, se ha pasado a más de 15.000 en el transcurso de siglo.



Sector de Cruz de La Gallina

En nuestro días, el litoral aparece jalonado por urbanizaciones residenciales, de un modo continuo, cuando antes era un paisaje marítimo en los que cobraba gran importancia los extensos cultivos de tomate, que coexistían con los caseríos dispersos (La Garita, Taliarte, Ojos de Garza, etc.). Muchos de estos se han abandonado, transformándose en eriales y siendo ocupados por el crecimiento acelerado de los núcleos poblacionales ya existentes y de otros nuevos (Las Remudas). No resulta arriesgado pensar que los polígonos industriales adquirieran un papel destacado en este dinamismo.

El de Cruz de La Gallina ya tenía aprobado su proyecto en 1963, en una época en que todos los esfuerzos de revitalización y adecuación industrial del espacio se concentraban en la periferia de Las Palmas de Gran Canaria. Lo barato del suelo (12.000-15.000 ptas. en estos momentos), las facilidades legales y de planeamiento y las permisividad para todos los usos industriales fueron argumentos más que suficientes para que ciertas empresas, cuyo mercado no dependiese tanto de la capital,

se ubicaran en esta zona, que surgía como fruto de un primer intento de racionalizar las tendencias espontáneas e irregulares de las actividades industriales en el entorno, con Maizez-Los Cascajos como principal asentamiento.

Su extensión es de 104.000 m², de los que un 95% ya están utilizados, siendo fruto de la promoción privada. Allí radican 79 empresas, de las que un 33% se dedican a la importación, distribución y venta, un 24% a almacenamiento y depósitos, y un 14%, a fabricación y manufacturas, entre otras de menor representatividad. Por otro lado, el grupo de "alimentación y bebidas" resulta ser el más numerosos en este concepto, alcanzando un 25,3%.

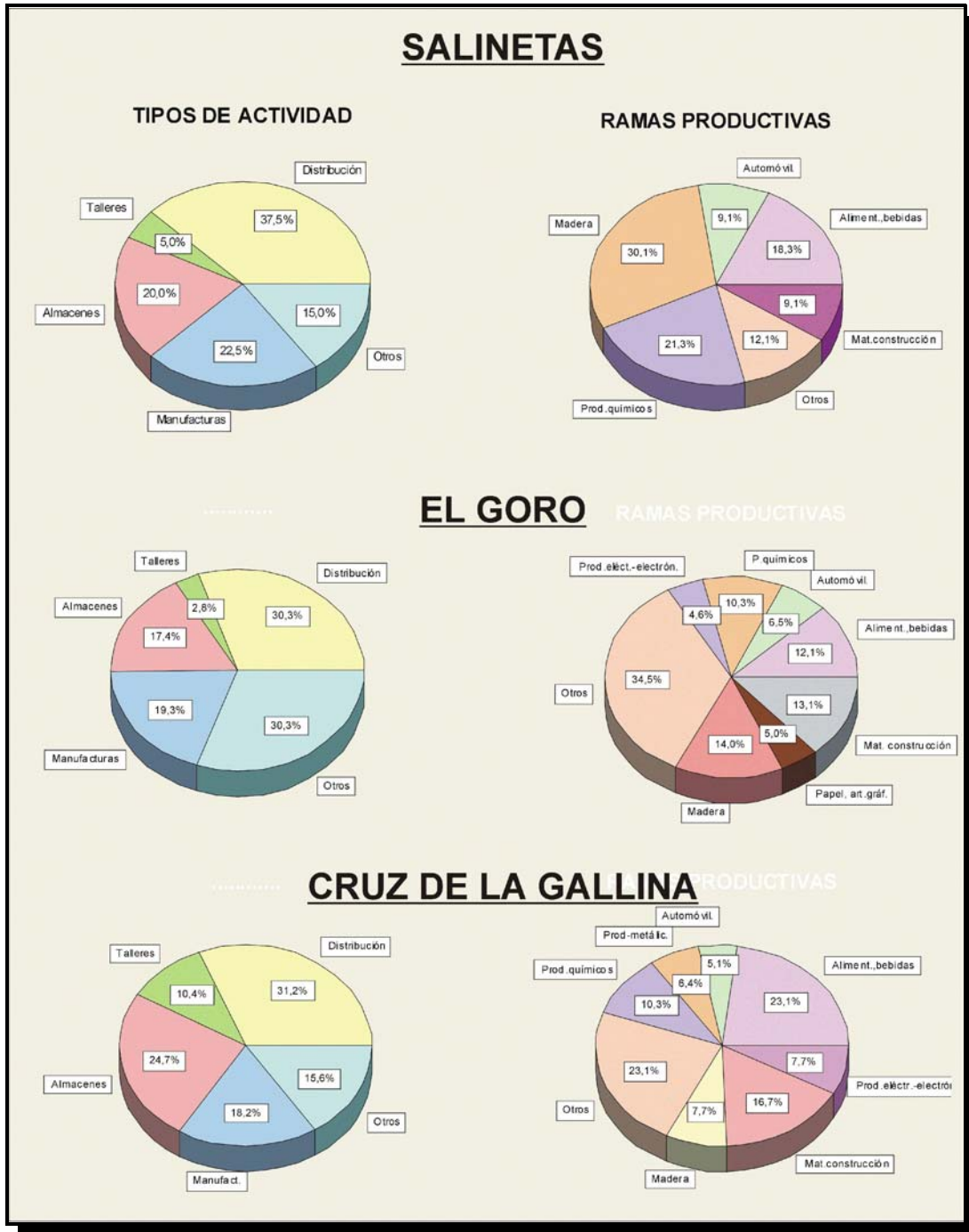


Núcleo de Los Cascajos

Como hemos dicho, su entorno está conformado por una concentración irregular de edificaciones industriales, cuya consolidación se inició desde los años cincuenta a partir de un proceso espontáneo. La variedad de las tipologías constructivas (naves, viviendas con bajos industriales, edificios adosados entre medianeras, aislados, etc.) y la escasa

adaptación paisajística de muchas de ellas confieren un marco paisajístico bastante degradado y desplanificado, desde el punto de vista urbanístico, que parece ser propio de estas áreas. En muchos puntos no se reúnen las condiciones mínimas de uso, presentándose graves carencias dotacionales. Encima, muchas naves construidas para su venta se encuentran en total abandono y en mal estado, que unido a la falta de zonas verdes, aumenta las condiciones de marginalidad. El Ayuntamiento de Telde ha pretendido, mediante el Plan General de Ordenación, resolver estas circunstancias creando los polígonos. Son los casos de Maizez (157.800 m²) y La Francia (26.700 m²). El primero aún se halla en un 67% de ocupación, y el segundo, en un 80%, por lo que todavía conservan un cierto margen de crecimiento.

Figura 90. Características funcionales de la orla industrial costera del Este grancanario, a través de varios ejemplos



Fuente. Encuesta de campo. Elaboración propia.

Las actividades desarrolladas en este sector no difieren de las existentes en Cruz de la Gallina, siendo las de importación, distribución y ventas, almacenamiento y depósito y fabricación y manufacturas las más numerosas. La principal diferencia se refiere a que aquí son más abundantes las empresas relacionadas con las ramas de materiales de construcción y madera y muebles.



Detalle del Polígono de Las Rubias

El Polígono de Las Rubias, en el cruce de Melenara, puede considerarse como un sector de última generación, que coinciden en presentar una mayor planificación en su crecimiento y un nivel dotacional más completo. Ocupa una superficie de 156.700 m², aunque en la actualidad sólo esté ocupada en un 75%. Más que un polígono como tal, resulta ser un área

dotacional de tipo comercial, al que se le ha dado en llamar como suelo industrial, por analogías de conceptos urbanísticos.

Las actividades son básicamente de importación, distribución y ventas y de almacenamiento y depósito, uniéndose de forma minoritaria algunos talleres. Su urbanización está casi completa, a excepción de una zona verde y el asfaltado de algunos tramos del viario interior, por lo que podríamos considerarlo como un área con desarrollo modélico, de no ser por la diversidad arquitectónica que evita una cierta homogeneización paisajística en un entorno agrícola ya degradado y muy transformado.

Siguiendo la Autopista GC-1, a cuatro kilómetros del anterior, se encuentra el Polígono de Salinetas. Considerado como uno de los grandes de la Isla (665.000 m²), surge a partir de un núcleo industrial formado a partir de los años cincuenta, que constaba de un puerto y de extensas superficies ocupadas por las instalaciones de depósito de derivados del petróleo de la empresa Distribuidora Industrial S.A. (D.I.S.A.) y las de la

empresa de la Compañía Insular de Nitrógenos, S.A. (C.I.N.S.A.). Ambas ocupaban casi un 35% de la superficie actual del polígono y suponía un asentamiento productivo litoral en medio de las grandes extensiones agrícolas, imponiendo una marcada ruptura en un marco paisajístico definido desde siglos anteriores.



Vista parcial del polígono industrial de Salinetas

En los años setenta se añadieron dos nuevas promociones privadas, ocupadas por empresas que precisaban de grandes proporciones de suelo para su ubicación (Dragados y Construcciones y Vidrieras Canarias), apoyados en el precios accesibles para tales adquisiciones y sin limitaciones en cuanto a la ubicación de industrias especiales.

Hoy se encuentra ocupado en un 85%, lo que elude cualquier duda sobre su funcionalidad como espacio industrial necesario. Aunque carezca de zonas verdes y de aparcamientos, su nivel de urbanización es elevado si tenemos en cuenta la tónica existente en los polígonos grancanarios. La existencia de un puerto anexo, supone un elemento socioeconómico relevante, en cuanto a que es una infraestructura imprescindible en la caracterización del sector.

En la Isla, ya explicamos el caso del Puerto de La Luz. Sin embargo, existe otro recinto en el que se plantean las relaciones existentes entre las comunicaciones marítimas y la actividad industrial, como es la fábrica de cemento de Arguineguín, en el municipio sureño de Mogán. No olvidemos que en Arinaga existe un proyecto parecido que ha encontrado grandes obstáculos propios de la actual conciencia medioambiental y de las tendencias derivadas de la previsión socioeconómica derivada de las actuaciones urbanísticas. Estos elementos no existían en los años cincuenta, propiciando la construcción de estos puertos menores.

Es, por tanto, un polígono en el que tienen cabida "grandes" empresas, junto a otras de menor tamaño, completando un total de 37. De ellas, un 46% se dedican a la importación, distribución y venta, un 21,6% a la fabricación y manufacturas y un 20% al almacenamiento y depósito. Aunque varíen su importancia en base a su extensión, existe un número semejante de aquellas cuyas respectivas actividades estén relacionadas con los productos químicos, madera y muebles, materiales de construcción y alimentación y bebidas.

En el extremo sur de esta formación espacial, tendríamos el polígono del Goro, a escasos metros del de Salinetas y comportando una aglomeración industrial de gran envergadura en el contexto insular, que alcanza más de 100 hectáreas. Este sector surge a partir del correspondiente proyecto, en 1972. Por entonces, su delimitación ocupaba 377.000 m², aunque en 1981 se hizo una ampliación hacia el Norte, con otros 228.600 m². Actualmente, se halla ocupado en un 65%, por lo que es una zona con bastante margen de crecimiento. Encima, se tiene prevista dos ampliaciones a ambos lados de la Autopista, paralelas al espacio ya consolidado.

En él se han ubicado unas 80 empresas, de las que un 46,2% se dedican al grupo de importación, distribución y ventas, un 22,5% a almacenamientos y depósitos y un 20% a fabricación y manufacturas. Es decir, la misma disposición que el caso de Salinetas, aunque existan diferencias en cuanto al mayor número de la rama de materiales de construcción (25%) y de alimentación y bebidas (20%).

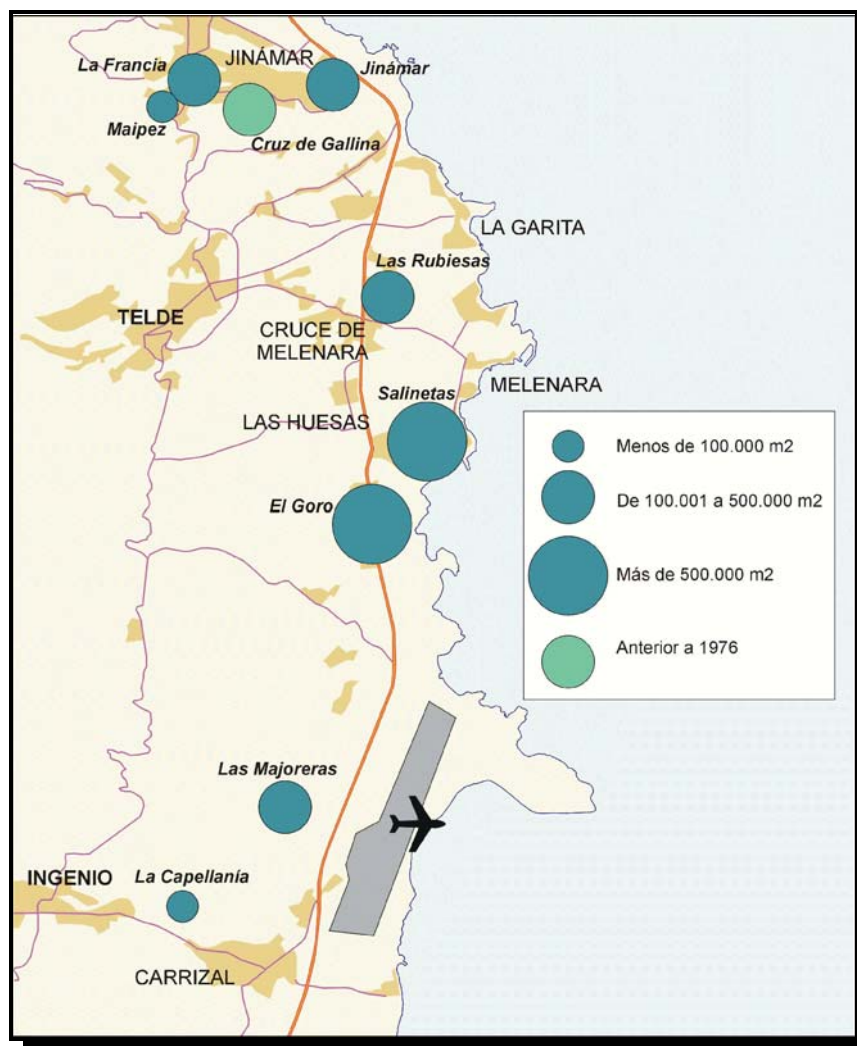


Núcleo de Los Cascajos

Con todo, estamos ante una asociación de espacios industriales única en Gran Canaria, en cuanto a que revelan un efecto de continuidad paisajística de este tipo de asentamientos, en estrecha convivencia con los procesos urbanísticos residenciales,

entre la Carretera General del Sur y el litoral, con la Autopista en medio, la cual ha sido el elemento vertebrador de cada uno de estos sectores. Esta conexión se vislumbra a partir de una serie de relaciones espaciales, económicas e infraestructurales que identifican claramente el ámbito costero del municipio de Telde y del Este grancanario y que, junto a las extensiones de invernaderos, han supuesto una total transformación del medio humano-cultural preexistente.

Figura 91. **Definición territorial del frente costero oriental de Gran Canaria**



Debemos recordar que no se trata de un comportamiento inmóvil, por cuanto se prevén, o se encuentran en desarrollo inicial, una serie de sectores de suelo industrial en los municipios por los que la Autopista hacia el Sur (Las Majoreras, en Ingenio, Vecindario I y II y El Doctoral en Santa Lucía, Juan Grande en San Bartolomé de Tirajana), sin olvidar la conexión que ello supondría con el Polígono de Arinaga y la existencia del Aeropuerto de Gran Canaria en medio (municipios de Telde e Ingenio). Ello lo convierte en un perfecto laboratorio de este tipo de fenomenología espacial y de sus implicaciones territoriales, con vistas a su reproducción en otros lugares de la isla o del exterior.

5.4.4. La orla periurbana de Arrecife (Lanzarote)

La ciudad de Arrecife recoge otro de los ejemplos de gran dinamismo del suelo industrial entre el año 1975 y el 2000.

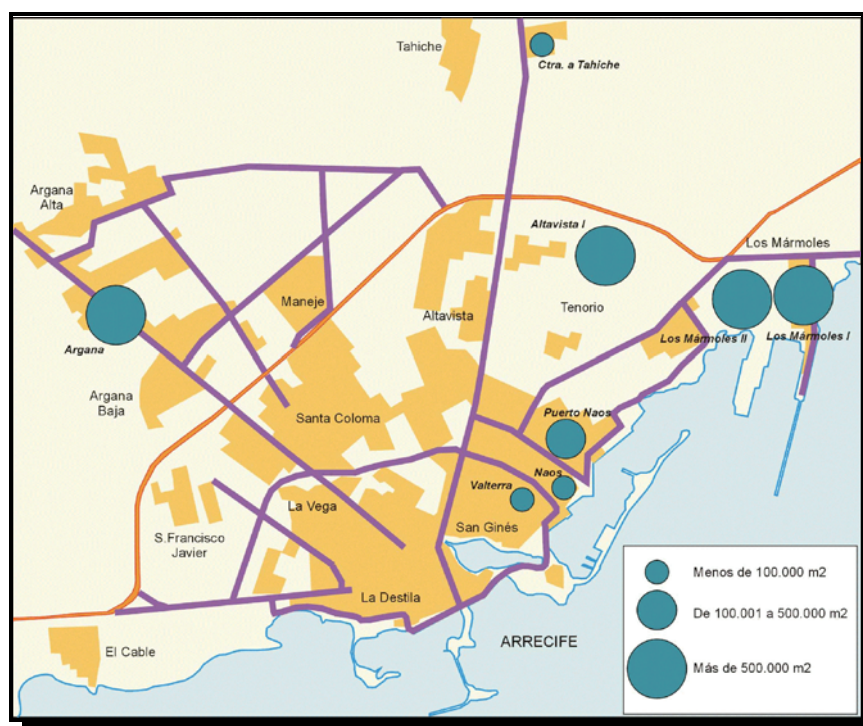
El crecimiento urbano y demográfico de la ciudad -de los 21.906 hab. en 1970 a 38.071 hab. en 1999-, la redinamización de la actividad portuaria apoyada en la concentración de la industria pesquera regional en este municipio y la inercia de la expansión turística en buena parte del frente costero meridional y occidental de la isla determinaron, entre otros factores la configuración de Arrecife como uno de los focos más efervescentes del Archipiélago, ampliando su superficie urbana en más del doble respecto a la existente en los años sesenta.

Aquí, los procesos de reestructuración geográfica del tejido industrial en el conjunto de las islas se combina con el efecto de los factores endógenos derivados de la expansión del núcleo como foco cabecera de la isla -44,8% de la población- y una de las mayores densidades demográfica de Canarias -1.676 hab./km²-, mediante una fenomenología territorial parecida a la que observamos en Las Palmas de Gran Canaria respecto a Gran Canaria durante los años cincuenta y setenta, salvando las distancias.

En esta expansión, la creación de suelo industrial, al menos desde el punto de vista del planeamiento, ha seguido el acelerado ritmo de los anteriores ámbitos territoriales,

afectando a un 6,9% de la superficie municipal (HERNÁNDEZ, S., y MORALES, G., 1999: 577), aunque aquí la actividad industrial ha tenido mucha mayor presencia que en el caso del sur turístico de Tenerife.

Figura 92. Organización del suelo industrial en Arrecife



Los sectores de Altavista I (486.680 m²), Argana (486.550 m²) en el entorno periurbano contrario a la línea de costa, y los de Los Mármoles I (279.080 m²), Naos (78.340 m²), Puerto Naos (199.000 m²), Valtierra (53.300 m²) (véase la Figura 92) en el tramo litoral entre el casco antiguo de la ciudad y el puerto de Los Mármoles representan esta dinámica de participación del espacio industrial en el proceso de crecimiento de un municipio que hasta entonces se hubo mantenido en un lugar secundario dentro del sistema de asentamientos y la organización territorio de las Islas.

5.4.5. El caso de los grandes polígonos industriales

El último referente de este proceso de reestructuración del espacio industrial en el Archipiélago Canario lo constituye el grupo de macropolígonos formado por los casos de Arinaga (Gran Canaria), Valle de Güimar (Tenerife) y Playa Honda (Lanzarote), al margen del comentado sector de Granadilla, en el sur de Tenerife.

En ellos, a excepción del caso de Playa Honda -ejemplo de una extensa promoción municipal de algo más de 1.000.000 m²- , coexiste la diferencia respecto al resto de la red de polígonos regionales en que en estos casos convergían los esfuerzos de promoción del desarrollo industrial en zonas de limitado crecimiento socioeconómico a nivel nacional a partir de los años setenta por parte del Estado, con la participación de los respectivos cabildos insulares como impulsores locales y, en menor medida, el Gobierno de Canarias.

En efecto, durante la década de los años setenta se aprueban los planes parciales del Polígono Industrial de Arinaga (1972, modificado en 1989), en el municipio grancanario de Aguimes, y el del Polígono Industrial del Valle de Güimar, en los tramos costeros de los municipios tinerfeños de Candelaria, Arafo y Güimar (1973) a instancias de la referida institución insular y el anterior Instituto Nacional de Urbanización -actualmente la Sociedad Estatal para la Promoción y Equipamiento de Suelo (SEPES)-. Dicha figura vino a dar cobertura jurídica al desarrollo de dos amplios sectores costeros (3.433.323 m² y 6.142.000 m² respectivamente) con la finalidad de promover el crecimiento industrial en ambas islas, en respuesta a los objetivos de diversificación productiva y desarrollo socioeconómico perseguidos entonces por parte de distintos niveles administrativos.

Respecto, al Polígono de Arinaga ya desde mediados de siglo era una realidad el deseo de las instituciones socioeconómicas de la isla de adecuar una amplia zona que sirviese de referente en un definitivo desarrollo industrial de Gran Canaria, cuando aún el turismo masificado se hallaba en sus primeros estadios. Atendiendo a ello, y a las facilidades promovidas en el marco de la política industrial a nivel de Estado respecto

a la implantación de las industrias en áreas deficitarias, varios municipios -sobre todo Santa Lucía de Tirajana, Telde y Aguimes- llevaron a cabo un programa de promoción del territorio que les era de su respectiva competencia con vistas a convencer a un Cabildo Insular decidido a desarrollar este proyecto (GONZÁLEZ, A., 2001: 611-615).

La rapidez del Ayuntamiento de Aguimes en delimitar en torno a 5.000.000 m² como “Zona de Preferente Localización Industrial para Actividades comprendidas en el Reglamento de Actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas” (1966) y el empuje institucional derivado del II Plan de Desarrollo Económico y Social (1968) aceleraron la selección del extenso tramo costero de Arinaga como ubicación del gran polígono industrial. La constitución de la Asociación Mixta, formada por el anterior Instituto Nacional de Urbanización (hoy conocida como SEPES) adscrita al entonces Ministerio de la Vivienda, el Cabildo Insular y el Gobierno de Canarias, así como la aprobación del Plan Parcial en 1972 testimoniaron el germen definitivo de este sector.



El potencial de transformación del paisaje de un gran polígono industrial como el de Arinaga en una franja costera y llana no sólo se ha limitado a su superficie concreta sino que se extiende indirectamente al conjunto urbano de Arinaga-Vecindario. (Polígono de Arinaga). Foto del autor.

A partir de ahí, este amplio ámbito se iría convirtiendo en una enclave primordial dentro de la red de suelo industrial de la isla y, tras salvar la inicial lentitud en su desarrollo a partir de mediados de los ochenta, ha quedado funcionalmente integrado en el eje costero oriental al que anteriormente aludimos para los municipios de Telde e Ingenio.

Prueba de ello es que en el transcurso de un siglo a otro ya acogía un importante conjunto de 162 establecimientos que daban empleo a unas 959 personas (GONZÁLEZ, A., 2001: 623). Si bien es verdad que las dedicadas a actividades manufactureras constituyen sólo un total de 46, heterogéneas en su tamaño y sin una especialización clara en conjunto, participando de las características que definen el polígono industrial en el Archipiélago.



Vista del polígono industrial de Arinaga

El caso del Valle de Güímar también tuvo su inicio a partir de la entrada en vigor del correspondiente Plan Parcial a principios de los años setenta (1973) y en un proceso semejante al caso de Arinaga en tanto que surgió gracias al papel impulsor del Cabildo Insular de Tenerife, el Instituto Nacional de Urbanización y, en este caso, la Caja General de Ahorros de Canarias.

Dicho impulso vino a suponer la delimitación de una extensa superficie de 6.120.000 m², ubicada en el tramo costero de los municipios de Candelaria, Arafo y Güímar. No obstante, se vio afectada por la presencia en este ámbito de un edificio volcánico y su malpaís circundante, los cuales en 1977, en 1989 y, de nuevo, en 1994, serían declarado dentro de un “Espacio Natural Protegido” (Reserva Natural Especial del Valle de Güímar) por sus peculiaridades geomorfológicas y paisajísticas. Asimismo, en el tramo central se localiza el Camino del Socorro, declarado Bien de Interés Cultural, por

su interés etnográfico -zona de paso de la romería de Candelaria-. Estas circunstancias propiciaron la reducción del uso eminentemente industrial a sólo la mitad de este espacio.



Vista del polígono industrial del Valle de Güímar

En cualquier caso, su desarrollo actual, concentrado en los dos primeros municipios, revela un destacado sector de suelo industrial en el frente costero oriental de la isla, a escasos kilómetros del área de influencia metropolitana de Santa Cruz-La Laguna. Su consolidación como foco de interés estratégico en el dinamismo socioeconómico de

Tenerife ha facilitado la consolidación de un componente urbano nítido y masivo que define el esquema paisajístico de la desembocadura del Valle de Güímar.

Figura 93. Localización del Polígono Industrial del Valle de Güímar dentro de su comarca



Sus implicaciones territoriales se encuentran definidas no sólo por el amplio número de empresas radicadas (85) y la previsión de que alcance el centenar de establecimientos al haberse vendido un 90% (126 parcelas) de la superficie útil, sino también por el hecho de que buena parte de estas empresas alcanzan un papel estratégico en el esquema socioeconómico tinerfeño. Lo más común en este tipo de fenomenologías es la consolidación de denso flujo de mercancías y empleo hacia la zona metropolitana y viceversa, alimentado por el reducido desarrollo urbano, en relación con las características y dimensiones del sector, y las dificultades en la obtención de una mano de obra suficiente en número y nivel de preparación.

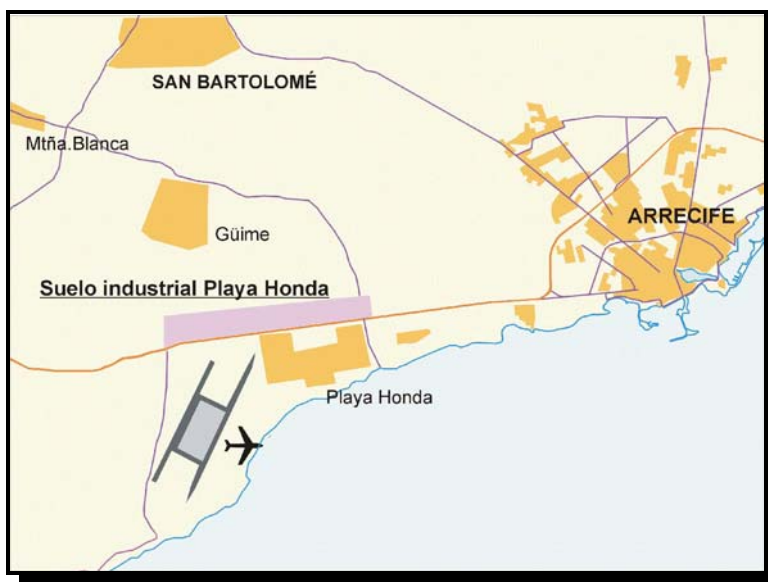
El Polígono Industrial de Playa Honda, en el municipio lanzaroteño de San Bartolomé, constituye el otro ejemplo de gran extensión de este tipo de suelo en el Archipiélago, delimitado inicialmente con una superficie de 1.040.000 m² en 1974 (véase la Figura 94).

Ubicado junto a la Autovía del Sur, sin embargo, su escasa ocupación y urbanización hasta mediados de los años ochenta y la irregularidad jurídica derivadas de la no tramitación del planeamiento urbanístico municipal, sirvieron de base para una redelimitación del área durante la aprobación de las Normas Subsidiarias de Planeamiento en 1995 auspiciada por la entrada en vigor años antes del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote.

En este caso, la anterior superficie quedaría dividida en un polígono industrial efectivo, en el que se ubican las empresas radicadas, de unos de 703.572 m², y tres sectores de Suelo Urbanizable (“Guacimeta”, “Playa Honda Norte” y “Playa Honda Sur”) a desarrollarse mediante los correspondientes planes parciales, los cuales pondrían en un funcionamiento otros 493.650 m².

Su crecimiento desde los años setenta ha presentado unas implicaciones territorial bien claras al constituir un sector anexo longitudinalmente a la Autovía LZ-2 y al Aeropuerto de Lanzarote definido como un enclave estratégico entre el núcleo capitalino de Arrecife y el importante complejo turístico de Puerto del Carmen, en el municipio colindante de Tias. El dinamismo de estos espacios urbanos estimula la implantación de una treintena de empresas, preferentemente de distribución, comercio y almacenamiento, que tienen su actividad principal en ambos núcleos.

Figura 94. Delimitación inicial del Polígono Industrial de Playa Honda



Con todo, en torno a los grandes polígonos del Archipiélago se ha suscitado una compleja problemática que se alimenta de una serie de elementos y circunstancias socioeconómicas, una vez han transcurrido unos veinte años.

Por ejemplo, su extensión queda en entredicho por diversas investigaciones, las cuales ponen de relieve el hecho de que en los países eminentemente industriales (Alemania, Gran Bretaña o Francia) mantienen una cifra óptima que no excede del 1.500.000 de m² (MORALES, G., 1988: 61). Quizás ello pueda reflejar una primera disfuncionalidad, en base a un posible sobredimensionamiento que explicaría el alto porcentaje de suelo libre de ocupación, que no de propietario, que llegan a suponer más de un 60% en los tres casos.

No obstante, el espacio ocupado, por ejemplo en Arinaga, alcanza los 625.000 m² -casi la extensión del segundo polígono grancanario en este aspecto (Salinetas. Telde)-. Es difícil indicar que ha fracasado en sus funciones y objetivos ante esas cifras. Si sería más realista pensar que las vastas superficies no son adaptables a un territorio como el del Archipiélago, donde no se generan las economías de escala y los procesos tal como se daría en las masas continentales.

Lo que si está muy claro es que las transformaciones espaciales de las comarcas en que se ubican han sido tremendas, sobre todo en el caso grancanario. Aquí, las características poblacionales basadas en un caserío disperso en torno a una serie de núcleos principales (Agüimes, Vecindario, Arinaga, etc.) y las explotaciones agrícolas costeras que predominaban en los años previos a los sesenta, se han visto sustituidos por un continuo urbanístico paralelo a la Autopista GC-1, con unas dimensiones importantes para el tiempo transcurrido y con una población de varios miles de habitantes. En el borde litoral, el núcleo anteriormente pesquero de Arinaga ha multiplicado su extensión y casi se ha visto unido a las edificaciones industriales.

Ambas zonas han reunido una serie de equipamientos y servicios que, junto a las posibilidades de empleo y desarrollo económico del polígono, actúan de fuerte atractivo para contingentes demográficos de otros puntos insulares, en especial, del interior. Ello ha ido generando un círculo vicioso de gran capacidad de transformación del paisaje costero de esta zona, poniendo en peligro espacios naturales de reconocido valor ecológico y el carácter agrícola que pervivía en el entorno. Es lógico pensar que esta fenomenología espacial la ubicación del polígono industrial ha jugado un papel reseñable.

5.5 El espacio rural como escenario de la actividad manufacturera

El fenómeno de la industrialización del espacio no urbano, o aquel que no de halla analizado con anterioridad, se encuentra envuelto en una compleja problemática de indefinición de conceptos y de alcances. Esta circunstancia aparece acentuada en el Archipiélago Canario, donde la evolución histórica del paisaje revela una organización territorial en el que las estructuras industriales han jugado un papel reseñable en los modos de producción. A este respecto, conviene recordar que a nivel extraregional *“hasta el inicio del siglo XIX, y comprendiendo lo que diversos modelos voluetivos han definido como primera fase dentro del proceso histórico de industrialización, una proporción mayoritaria de las pequeñas empresas artesanas y de las grandes manufacturas que llevaban a cabo la transformación de las materias primas o los productos semielaborados se localizaba en núcleos de carácter rural”* (MOLINERO, F., 1990: 350).

Sin embargo y de modo más reciente, las profundas transformaciones espaciales habidas en la segunda mitad de siglo XX dificultan enormemente la relación entre el concepto de lo rural y lo urbano, para a partir de ella establecer procesos fabriles que podamos incluir en este apartado.

Todo parte del hecho de que *“muchas de las industrias se dispersan en el campo por razones de orden físico, porque también son dispersas las fuentes de energía y los alimentos, o porque son impuestas por lugares donde se localizan materias primas importantes, baratas o menos caras, y en ciertos casos recursos alimenticios perecederos, que es también un factor socioeconómico de la dispersión de ciertas actividades industriales”* (CHARDONNET, J., 1965, tomo 2: 341).

Esta hipótesis se ido manteniendo conforme ha pasado el tiempo, implicando la existencia de esta forma de ocupación industrial, que *“prueba la existencia de un*

efecto inducido como consecuencia de la ampliación de la demanda urbana en bienes perecederos y semiduraderos -alimentación, muebles, vivienda- consecuencia del crecimiento de la población" (GONZALEZ, E., 1985: 33), y actualmente, confirmada por el de que "las condiciones de reestructuración del sistema productivo hacen deseable y ventajosa para las empresas... una difusión hacia los espacios rurales de las fases más simples (producción y fabricación) de los subsectores industriales más maduros" (GIL, J.M^a., et all., 1993: 627-628).

En Canarias, este fenómeno es de todo, menos nuevo. En el apartado referido a los antecedentes históricos de la industria, veámos como áreas que hoy pueden considerarse como rurales, ya desde el siglo XVI, existía unas estructuras de corte industrial-artesanal muy importantes, en su tiempo, o localizaba unas industrias que hoy muestran una amplia demanda en los núcleos poblacionales de la Isla (aguas de manantiales, ron, alimentos de elaboración artesanal, viñedos, tabaco, etc.).

La isla de Gran Canaria incluye un caso específico que sirve de identificador de estos procesos. Aquí, la potenciación de aquellas ramas tradicionales ha producido una cierta especialización de la industria localizada en el medio rural, o bien la confluencia de determinados factores localización ha posibilitado la aparición de algunas plantas fabriles con apreciable influencia en el funcionamiento territorial de las comarcas en las que se ubican.

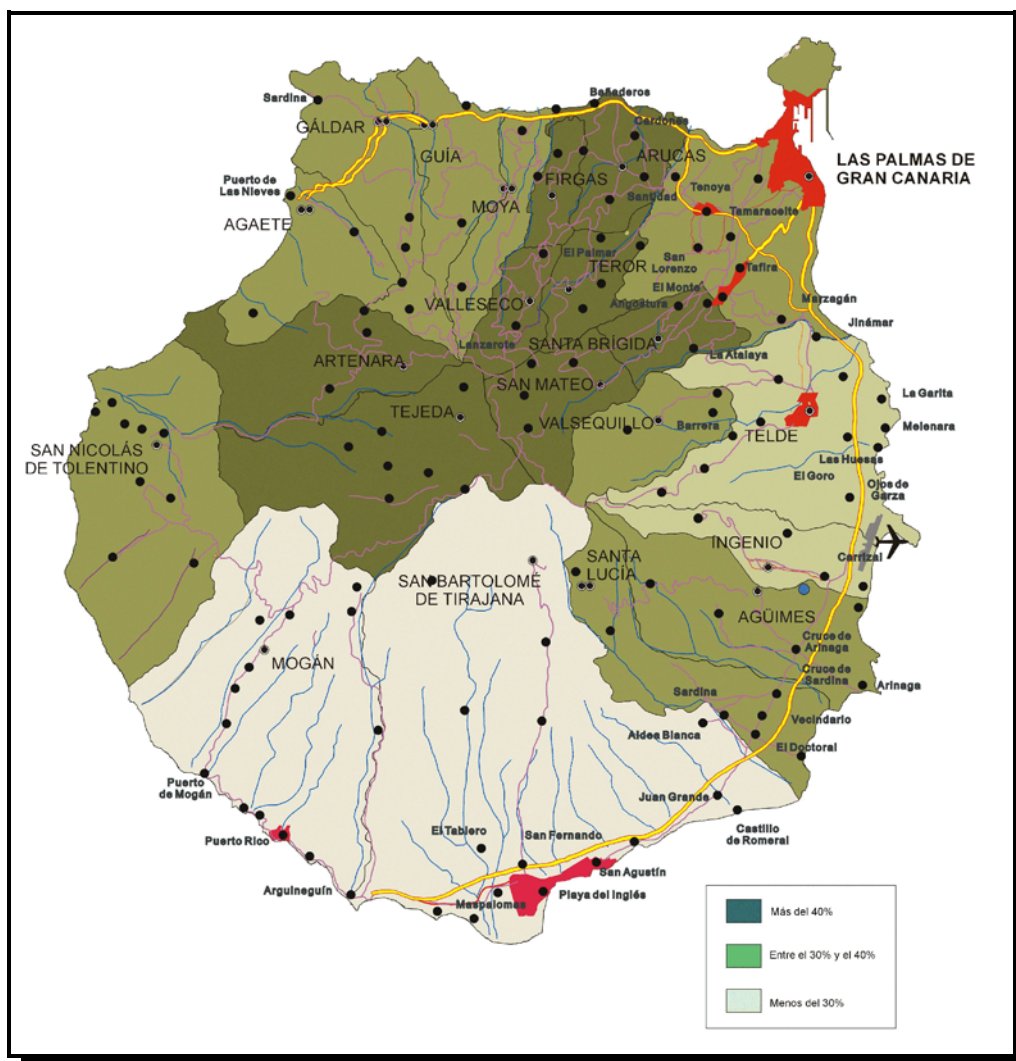
Su desarrollo histórico ha estado estructurado en torno a la fabricación de productos alimenticios y de bebidas, llegándose muchas veces a una situación de exclusividad en la apropiación industrial del territorio (véase la Figura 95). Dicho fenómeno se basó en un proceso de dispersión a lo largo de la vertiente septentrional de la Isla, protagonizado por un tejido tradicional de explotación familiar que, durante el siglo XX,



Industria de galletas. Municipio de Arucas

ha ido salpicándose de empresas más o menos capitalizadas con apreciable capacidad de polarización de la actividad manufacturera en sus respectivos municipios, y las cuales hoy se definen como empresas señeras en el mercado alimenticio regional. Incluso, han llegado a jugar un papel relevante en la destacada expansión urbana (Arucas, Teror, Valsequillo, etc.) que se ha producido en los centros comarcales, definiendo la idiosincracia de los propios núcleos de ubicación.

Figura 95. Importancia del sector alimenticio y de bebidas en el empleo industrial de los municipios grancanario a finales del siglo XX



Fuente. ISTAC. Encuesta de Población. 1996. Elaboración propia.

Cuadro 33. Estructura y distribución sectorial de la actividad industrial en la comarca norte de Gran Canaria

	Menos de 25 empleos		Entre 25 y 100 empleos		Más de 100 empleos		Total	
	Establ.	Trabaj.	Establ.	Trabaj.	Establ.	Trabaj.	Establ.	Trabaj.
Café	3	4	0	0	0	0	3	4
Conservas vegetales y zumos	14	149	4	206	1	159	19	510
Harinas	4	16	0	0	0	0	4	16
Chocolate y cacao	2	16	1	94	0	0	3	110
Pan, pastelería, galletas	25	70	1	47	0	0	26	117
Pastas alimenticias	0	0	1	41	0	0	1	41
Aguardientes y licores	0	0	1	57	0	0	1	57
Aguas envasadas	4	53	2	50	1	200	7	303
Papel y artes gráficas	7	25	0	0	0	0	7	25
Madera y muebles	54	150	0	0	0	0	54	106
Materiales de construcción	5	36	0	0	0	0	5	36

Fuente. **Plan Desarrollo Industrial de Canarias (1996-2000)**. Elaboración propia.

Entre los recursos endógenos, la relativa abundancia de afluentes de aguas subterráneas de buena calidad sanitaria en la vertiente de barlovento de la Isla y la probada aceptación del producto en los principales mercados insulares, facilitado por la existencia cercana de vías de comunicación, ha influido en la localización y pervivencia de las fábricas de embotellamiento a lo largo y ancho de la mitad septentrional grancanaria. Por lo menos, desde mediados del siglo XIX, había que resaltaba la "*multitud de fuentes de abundantes y cristalinas aguas se encuentran en este partido, habiendo también algunos minerales, como son: las de agua-agria de Teror, Firgas y valle de San Roque*" (MADOZ, P., 1986: 168).



Industria de aguas envasadas. Municipio de Firgas

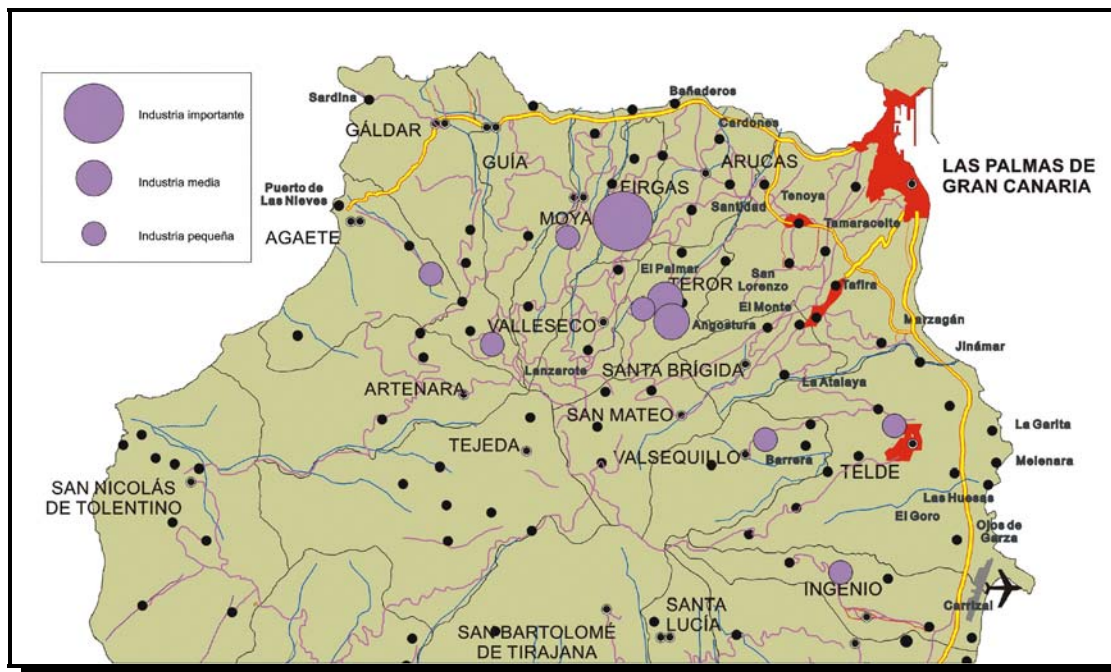
De las 14 empresas que actualmente se hallan en funcionamiento, algunas iniciaron su actividad a principios de siglo, como son los casos de *Aguas de San Roque* (1916), *Aguas Minerales de Firgas* (1929), *Aguas Minerales de Agaete* (1928), *Fuente Agría de Teror* (1928). El resto, a excepción de las de *Aguas de Moya* (1950), son recientes, las cuales han ido surgiendo al calor de las buenas condiciones del

mercado, el aumento de la demanda y el crecimiento de las exportaciones al extranjero -especialmente a Alemania, Portugal y Francia (ZAPATA, V., 1991: 103)-.

En este sentido, Gran Canaria es la isla que mayor potencial acapara en el Archipiélago, por cuanto abarca el 75% de la producción regional. Se llega, incluso, a producirse ciertas economías de escala en esta actividad, en tanto que estimulan la actividad de otro tipo de empresas, tales como las fabricación de envases de cristal (*Vidrieras Canarias*) y de plásticos (*Plásticos industriales de Canarias, Canaryplast,...*), y que algunas llegan a absorber gran parte del mercado y a otras empresas (*Grupo de Empresas de San Roque, Aguas Minerales de Firgas*).

Relacionadas con este subsector, algunas empresas multinacionales de bebidas carbonatadas han hecho presencia en aquellas áreas cercanas a importantes núcleos de población y vías de comunicación, originando una serie de transformaciones en los flujos locales de la mano de obra, venta al por mayor, aumento de los ingresos económicos municipales, etc.. Teror (Refrescos Nik) y el Albercón de la Virgen, en Guía (AHEMON), son muestras de ello.

Figura 96. Distribución de la industria de envasado de aguas en el medio rural del norte grancanario



Fuente. ISTAC. Encuesta de Población. 1996. Elaboración propia.



Establecimiento vinícola en Granadilla de Abona

En la isla de Tenerife se desarrolla otro ejemplo representativo del proceso de apropiación del espacio rural por parte de las actividades manufactureras, representado en la industria del vino.

A partir de un numeroso tejido de varias decenas de bodegas de mayor o menor capacidad productiva, las medianías bajas de

la isla estructuran un complejo sistema territorial del desarrollo de la producción del

vino repartido en torno a varios focos de plantas mayores (más de 1.000 HI.) centralizadoras de un conjunto de instalaciones pequeñas y de explotación familiar.

Estamos hablando del resultado de una simbiosis casi perfecta entre la actividad agrícola y la manufacturera, hasta el punto de dificultar en gran medida donde empieza una función económica y donde lo hace la otra. Tratándose de una actividad de gran tradición en el Archipiélago -antigüedad que podríamos avanzar hasta el siglo XVII cuando la explotación vinícola constituía la principal actividad económica regional-, es en Tenerife y, en menor medida, en Lanzarote y La Palma, donde en la actualidad constituye un ente con capacidad de definición de la funcionalidad del territorio en que se emplaza.

La extensa superficie dedicada al cultivo de la vid y las centenas de personas dedicadas a la actividad, viene acompañado en las últimas décadas de un proceso de capitalización cada vez más específico de las empresas vinícolas, facilitado por la política de cooperativismo, una cada vez mayor presencia en el mercado y la intensa promoción del producto que se ha acompañado de varias denominaciones de origen.

Con todo, hablar de industrialización rural es hablar de un fenómeno espacial sumamente heterogéneo, en el que coexisten "*diferentes procesos, con factores, características y momentos de aparición muy diferentes entre sí*" (GIL, J.M^a., et al., 1993: 626). Esta

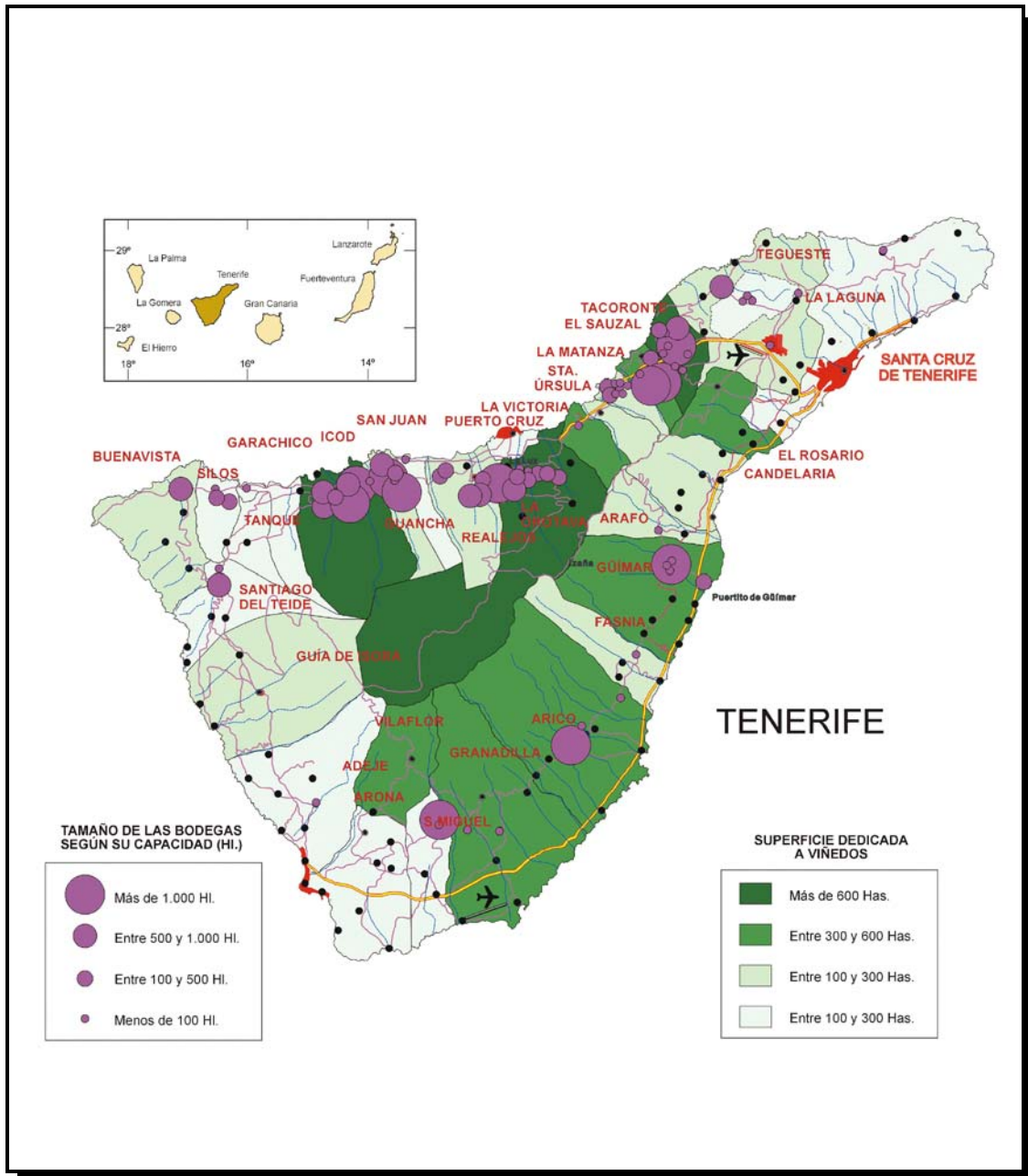
coexistencia implica la asociación de procesos de ocupación industrial de carácter endógeno, definidos como aquellos que surgen "*áreas rurales de forma espontánea a partir de los recursos -humanos, naturales, financieros...- locales disponibles y sin intervención directa de los poderes públicos y del capital exterior*" (MENDEZ, R., 1990:



Interior de una bodega en La Orotava

355), y los de carácter exógeno, que consisten en aquellos que agrupan "los procesos de desconcentración y difusión de la industria desde los grandes centros en función de la accesibilidad" (MENDEZ, R. 1990: 355).

Figura 97. Distribución del tejido vinícola en la isla de Tenerife



Fuente. Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca. Gob. de Canarias. Elab. propia.