

**MODIFICACIONES PRODUCIDAS POR LA
INDUSTRIA DEL VIAJE EN LAS REDES VIARIAS**

TALLER DE ANÁLISIS TERRITORIAL (TAT 89):

**JOSÉ RAMÓN VERA GALVÁN
ANTONIO LLARENA QUINTANA
ASUNCIÓN MORENO HDEZ.
OCTAVIO JORGE PÉREZ GIL
MARCOS QUESADA FRIGOLET
ORLANDO TORRES SÁNCHEZ
PEDRO CLIMENT**

OBJETIVOS

Perseguimos la caracterización de los tipos de redes viarias con la finalidad de obtener modelos extrapolables al resto del territorio insular. Tales modelos de «organización del viario» son útiles del análisis territorial que, actuando como patrones, resultan medios eficaces para la evaluación del impacto que el turismo y otras actividades afines haya generado en Lanzarote, un territorio recientemente afectado por el virus de la industria del viaje. Aparte su utilidad descriptiva y explicativa, los modelos pueden ser empleados con intención prospectiva en la medida en que vayan definiéndose reglas de conversión intermodelos.

SITUACIÓN EN LOS AÑOS SETENTA

Destaca la importancia que tiene las redes de caminos no asfaltados pero transitables por automóviles. Las redes de alta velocidad (autopistas, etc.) no existen y comienzan a adquirir cierta importancia las redes de velocidad media (carreteras insulares y comarcales). La red de caminos de herradura carece de desarrollo: o bien es muy poco densa o bien no está representada en la cartografía. Por todo ello interesan las primeras categorías de redes.

Redes de caminos

Características

El espacio intervuario del litoral que nos interesa queda dividido en dos grandes sectores que pueden recibir nuevas subdivisiones: Arrecife-

Playa Quemada y Papagayo a Pta. Pechiguera. Entre ambos sectores media una zona de muy baja densidad viaria y amplios espacios que incluimos en la categoría 4 y, sobre todo, 5 (intervalo: XX), categoría esta última que no está registrada en el resto de la franja litoral.

En el sector Arrecife-Playa Quemada pueden distinguirse los siguientes subsectores: a) Arrecife-Guacimeta y b) Guacimeta-Playa Quemada. En el primero de ellos es posible distinguir dos zonas fuertemente reticuladas que difieren entre sí por la distancia internodal y el espacio interviriario interior, que en la zona aledaña al aeropuerto es mayor. La situada más cerca de Arrecife adopta la forma que es característica de las urbanizaciones de segunda residencia: es regular y posee espacios interviriarios interiores de dimensión reducida (cat. 1: XX). La otra resulta más difícilmente calificable. En el segundo de los subsectores pueden diferenciarse la zona inmediata al aeropuerto hacia Papagayo y la que se extiende a partir del actual Pto. del Carmen. Ambas poseen disposiciones reticulares regulares e irregulares. Se trata de una serie de mallas regulares o cuasi-regulares de espacios interviriarios interiores de categoría 1 conectados a una malla irregular y ameboide con espacios interviriarios de categoría 2 y 3. Se encuentran separados por una amplia superficie cubierta por espacios interviriarios de categoría 3 y 4 que constituye el traspasís del actual Pto. del Carmen.

En el sector Papagayo-Pta. Pechiguera se observan un par de implantaciones regulares o casi regulares sobre la red ameboide de parecidas características a las ya estudiadas anteriormente.

Los espacios interviriarios que actúan como discontinuidad o umbral de separación entre redes se encuentran en relación con arcos de todas las categorías, siendo lo específico de ellos este amplio espectro de los arcos que los definen. En cambio los espacios interiores a las redes que nos interesa aislar quedan definidos por arcos de cat. 1 casi invariablemente. La distancia internodal más característica de la red de caminos es la de cat. 1 (eq. ms.), distancia que define los espacios interviriarios de cat. 1 y que constituyen la mayor parte de las retículas regulares observadas. El grado más característico es el 3. La proporción entre los nodos propios y los de enganche es bastante favorable a los primeros. Tales características suponen una densidad alta y una conexión con otras redes relativamente baja. La red se configura, además, mediante espacios interviriarios de reducida superficie, lo que implica riqueza y articulación interior notables.

Función

La red de caminos posee la función de servir de apoyo a los establecimientos turísticos-residenciales que, posteriormente, quedan enlaza-

dos con el aeropuerto y con Arrecife o el resto de la isla mediante redes de superior categoría. De este comportamiento, que aún necesita de análisis más detallados, se desprende que esta red es el elemento viario más sensible al impacto de la actividad turístico-residencial, el lugar donde primero se aprecian las transformaciones territoriales. Tales transformaciones, realizadas por iniciativa particular, generan subredes cuasi-regulares que luego se conectan a las redes generales mediante actuaciones patrocinadas por el capital público. La modificación puntual de la red de caminos obedece la lógica por la cual la actuación particular irrumpe en el viario para procurarse la comunicación mínima e interior (lo cual genera multitud de actuaciones dispersas), y es seguida por la actuación pública que se interesa por conectar, entre sí y con el resto del dispositivo territorial, a las distintas actuaciones particulares (lo cual genera un viario y una forma territorial).

Directamente derivada de una formación territorial agraria, expresa la división parcelaria y las «serventías» que dan acceso a las distintas parcelas. Cuando sufre las primeras alteraciones (aparición de sub-redes con nodos de grado 4 y espacio internodal reducido), se presencia la reconversión del parcelario derivado de la agricultura en un parcelario destinado a contener los lotes de suelo que se ponen en venta en el mercado inmobiliario, es decir, una reparcelación que continúa siendo una expresión (matizada y filtrada) de la forma territorial agraria y, con ello, de la distribución de la propiedad del suelo.

Redes de carreteras comarcales e insulares

Características

En este caso el grado de los nodos suele ser más alto que en el anterior y la proporción entre los propios y los de enganche favorece a los últimos o bien se encuentra más equilibrada. Los espacios interviviarios son mucho más amplios, como es lógico, aunque podría decirse que la mayor amplitud de éstos se gana sin transición de ninguna especie, de manera brusca, debido a la simplicidad de estas dos redes de categoría superior.

Función

El papel de ambas categorías de redes es el de vincular entre sí las distintas redes de categoría inferior constituyendo la forma territorial.

No parece que puedan dirigir el desarrollo de los establecimientos turístico-residenciales, sino que, más bien, coadyuvan a este desarrollo potenciando la implantación de las primeras actuaciones en su área de influencia y facilitando la cohesión de las implantaciones ya realizadas cuando se desempeñan directamente.

Ambas redes parecen encontrarse más en relación con una forma territorial agraria (pre-industrial o pre-capital) y con la preeminencia del poblamiento tradicional (concretamente Arrecife, Tías, Yaiza, etc.), que con la industria inmobiliario-turística. La red que toca directamente a los establecimientos que nos interesan es la de segunda categoría (comarcal), justo lo contrario de lo que pasa en otras islas (Gran Canaria, Tenerife) en las que la forma territorial se encuentra más desarrollada.

SITUACIÓN EN LOS AÑOS OCHENTA

Las redes de caminos pierden importancia en favor de las redes comarcales, que van consolidándose. La red insular continúa en una situación parecida.

Red de caminos

Características

En efecto, la red de caminos continúa su transformación según la pauta descrita anteriormente. En ocasiones, fracasa el intento, pero el proceso de regularización o reconversión de éstos se hace más patente. Algunos fragmentos, que en los setenta se encontraban incluidos plenamente en esta categoría, ahora deben incluirse en la de «carreteras comarcales».

Redes comarcales

Características

Poseen una mayor densidad que es el resultado de la transformación de las redes de la categoría anterior y de la inclusión de alguna red de nueva creación. Se registra una tendencia clara de cohesión o interconexión entre ellas, superándose así el anterior aislamiento. Con toda seguridad, puede afirmarse que las redes de categoría «comarcal» son el resultado de las transformaciones de las que haya podido ser objeto el viario en estos últimos años.

Función

Puede ser interesante considerar que estas redes puedan sustituir, funcional y jerárquicamente, a las redes insulares. Ello supondría la congestión de las redes litorales y el abandono de las interiores, lo que contribuiría al desequilibrio del dispositivo viario y del desarrollo de la forma territorial, dado que las zonas no afectadas directamente por la actividad inmobiliaria-turística se quedarían en situación de muy desigual accesibilidad.

Redes insulares

Permanecen en la misma situación de los setenta, aproximadamente, respecto del punto de vista que aquí nos interesa.

PAUTAS DE CAMBIO

Las reglas que obedece la transformación del viario parecen ser las siguientes:

- a) Las primeras modificaciones se producen en las redes de caminos y consisten en alteraciones de la división parcelaria y en una regularización de los espacios interviarios, de la distancia internodal, y del grado, que, respectivamente, se reducen a la categoría 1 y oscilan entre grado 3 y 4, aunque la presencia de nodos de grado 4 es pequeña lo que indica que las redes que resultan de todo ello tienen escasas dimensiones.
- b) Paralelamente, algunas redes aisladas pasan a la categoría comarcal, redes que, poco a poco, van proveyéndose de unidad y cohesión a posteriori.

MODELOS

Dentro de la categoría de los «caminos vecinales» se detectan al menos tres tipos de redes: a) las retículas irregulares, que proceden de manera inmediata de la división parcelaria, registran espacios interviarios de reducida dimensión, poseen abundantes nodos de grado 3 y distancia media internodal siempre inferior a 500 ms.; b) las retículas regulares, que proceden de las anteriores por rectificación de arcos, reajustes en la división parcelaria y, en ocasiones, apertura de nuevos enlaces, poseen abundancia de nodos de grado 3, al tiempo que los de grado 4 aumentan

considerablemente sin ocupar un porcentaje elevado debido al escaso desarrollo de la red, mientras las otras características son semejantes al caso anterior; c) actuando como redes de enlace y, podría decirse también a título de hipótesis que sólo puede evaluarse con trabajos de mayor horizonte temporal, red de partida o matriz generadora de las anteriormente citadas, las redes no reticulares, «ameboides», no son regularmente cíclicas y se distinguen por su centro, núcleo o zona de mayor concentración de nodos (un centro de gravedad, si se prefiere), a partir del cual irradia hasta conectar con redes de categoría «comarcal».

Dentro de las categorías de las «carreteras comarcales e insulares» pueden distinguirse un cuarto modelo d) que no constituye ciclos, concentra los nodos de máximo grado (5, 6, 7), en su mayoría de enganche o conexión, tiene forma lineal, genera espacios interviviarios amplísimos (cat. 4, 5) y registra distancias internodales intermedias.

Documentación

Cartografía topográfica del Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote.