

**DESARROLLO URBANO RECIENTE Y ESPACIO
INDUSTRIAL EN ARRECIFE (LANZAROTE)**

**SANTIAGO HERNÁNDEZ TORRES
GUILLERMO MORALES MATOS**

La ciudad de Arrecife constituye un claro ejemplo de las áreas de rápido crecimiento urbano en las últimas décadas, motivadas por la expansión del turismo y de los servicios, y por la explosiva transformación de un modelo territorial basado en las actividades agrícolas y pesqueras, consolidado durante varios siglos.

La existencia de una infraestructura portuaria de cierta envergadura y dinamismo en el contexto regional, de un aeropuerto con un apreciable volumen de pasajeros, y la concentración de actividades económicas generadoras de un mayor nivel de vida, alejado de las penurias del modelo agrario, ha facilitado que Arrecife haya fortalecido su papel de capital dentro de la Isla, a pesar de la progresión demográfica y espacial de los núcleos turísticos de Puerto del Carmen y Playa Blanca.

En ese proceso expansivo, la actividad manufacturera y el suelo industrial han participado de manera ineludible en los comportamientos asociados a estos cambios urbanos, tanto el caso de aquellos decadentes como en los que se revelan como dinámicos, acabando por definir una hipótesis contraria a la limitación de la incidencia funcional de una estructura productiva en función de su participación en el conjunto de la mano de obra, del Producto Interior Bruto, etc. No sólo eso, sino que resulta favorable a la apreciación de un fenómeno cada vez más evidente de difuminado de los límites estrictos entre manufacturas, servicios y formas de apropiación del espacio.

Esta comunicación pretende aplicar una metodología tendente a caracterizar los comportamientos de las diferentes formas y procesos de ocupación industrial asociadas al funcionamiento diferenciado de un territorio insular de gran dinamismo terciario, en este caso, de marcadas componentes urbanas y aglutinador de la población y de gran parte de los sectores productivos de la isla de Lanzarote.

1. EL FENÓMENO EXPANSIVO RECIENTE EN ARRECIFE

Tenemos claro que la actividad industrial en Arrecife no puede catalogarse en términos cuantitativos en la misma escala de las principales ciudades regionales (Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife o La Laguna) ni tampoco definirse como un sector de importancia comparable a los servicios, en su actual configuración territorial. Ya nadie discute que la falta de recursos, la inestable base estructural y mercantil de las manufacturas y empresas vinculadas a su desarrollo, y la vigencia casi plena del modelo de importación productiva, alejan al sector fabril del papel dinamizador de la actividad comercial y turística en la generación de empleo y capitales. Sin embargo, nos atrevemos a discutir su concepto de elemento marginal, de nula incidencia espacial, no sólo en la disposición, desarrollo y características de la ciudad, sino en el efecto difusor de los flujos de transporte de mercancías, mano de obra y movimientos poblacionales ejercido por la concentración capitalina de la industria y el suelo industrial. No hay más que observar el paisaje urbano para cerciorarse de lo justificado de dicha discusión.

Arrecife se revela ante todo como una ciudad que sufre un crecimiento importante no sólo desde el punto de vista de la superficie edificada como de la población absoluta y su densidad, desde los años sesenta, dentro de un término municipal básicamente caracterizado por el uso urbano.

Utilizando la cartografía topográfica de 1967, 1984 y actualizándola mediante trabajo de campo, puede observarse cómo, en ese tiempo, el espacio edificado ha pasado de limitarse al casco antiguo y los barrios de La Destila y El Lomo, a expandirse en forma de mancha de aceite y ocupar totalmente el triángulo formado por las carreteras de San Bartolomé, de Teguiise y la Circunvalación, incluyendo Santa Coloma, Alta-vista, Valterra y San Francisco Javier, y rebasándose aquella en lo que conforman los barrios de Argana Alta, Argana Baja, Maneje, la Urbanización del Cable, La Concha y Playa Honda.

Como gran parte de los espacios urbanos con crecimiento rápido, la falta de previsión y planificación ha dibujado una trama muy irregular, aunque puede atisbarse una disposición en torno al viario principal, cuyos vanos superficiales han tendido a rellenarse. La falta y/o el mal reparto de las zonas verdes, equipamientos e infraestructuras incide en la inexistencia de un modelo arquitectónico difícilmente mensurable. Estamos, por tanto, ante un ejemplo de áreas urbanas nacidas al calor de una actividad portuaria, y que tras la aparición de un fenómeno redinamizador, atrae un importante volumen de población a la que se debe abaste-

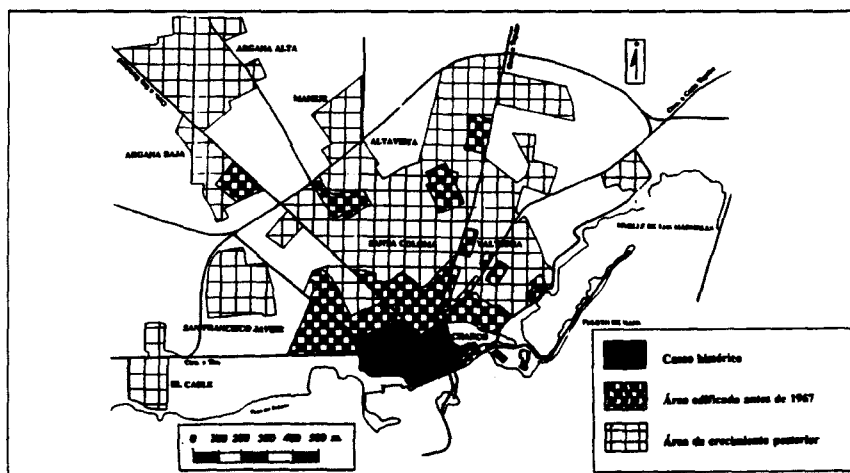


Figura 1: Crecimiento espacial de Arrecife en las últimas décadas

cer, de un modo acelerado, de suelo para usos residenciales y económicos. La absorción y consolidación de éste por parte del soporte territorial descubre las anteriores carencias y obliga a los organismos oficiales, en especial el Ayuntamiento, a diseñar políticas de satisfacción de esas necesidades en función de los presupuestos y la complementación de sus competencias con las de otras entidades (Cabildo Insular, Gobierno Autónomo, etc.), fase en la que nos encontramos en estos momentos, y cuyo mayor o menor éxito no vamos a entrar a discutir.

Teniendo como referencia el demostrado inicio del turismo de masas y el boom de los servicios y sus respectivas incidencias territoriales, durante el tramo medio de este siglo, la población refleja fielmente ese acelerado proceso de crecimiento. Al respecto, entre 1887 y 1960, Arrecife pasó de acoger 3.025 habitantes a 12.886, creciendo a un ritmo de 135 personas cada año, tres décadas y media más tarde ya residían 38.066, suponiendo una media de 699 nuevos efectivos anuales. La densidad poblacional también experimentó ese dinamismo, ya que el espacio municipal pasó de acoger 567,2 habitantes/Km.², al empezar la década de los sesenta, a hacerlo en 1.471,2 hab./Km.² en 1996, presentando un comportamiento semejante a otras ciudades canarias, como Santa Cruz de Tenerife y La Laguna, aunque todavía inferior a Las Palmas de Gran Canaria y el Puerto de la Cruz.

Sin embargo, ese dinamismo es desigual en su distribución espacial, ya que son los barrios exteriores o periféricos los que experimentan un

mayor crecimiento desde 1980, tras el proceso contrario en la décadas previas. No sólo eso, sino que la capital también pierde importancia proporcional respecto al total de la Isla a partir de los ochenta, al englobar desde un 55,2% a un 49,2%, mientras municipios como Tías y San Bartolomé —donde se localiza Puerto del Carmen— participan cada vez más y reequilibran el fenómeno centrípeto. No resulta difícil asociarlo al crecimiento turístico, aunque faltaría por evaluar el papel complementario de otros factores.

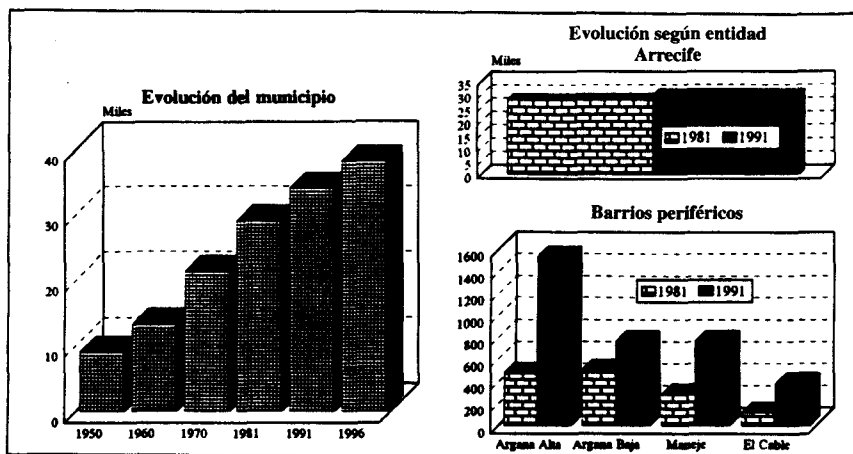


Figura 2: Evolución reciente de la población en Arrecife

Fuente: *Censo de la población y viviendas, padrón municipal de habitantes y nomenclátor*. Elaboración propia.

2. UNA ACTIVIDAD INDUSTRIAL EN PROCESO DE REESTRUCTURACIÓN

En ese contexto de rápido crecimiento, la actividad industrial ha sufrido las consecuencias del reajuste funcional de la ciudad arrecifeña motivado por la implantación del turismo de masas y el desarrollo de los servicios. Siendo éste un proceso común en todo el territorio regional, su condición de capital insular y el consecuente acoplamiento de sus actividades productivas y comerciales se han revelado como los principales factores de desequilibrio estructural en las últimas décadas, cuando en fases anteriores facilitaron su dinamismo y crecimiento proporcional en la economía.

En plena discusión sobre si existe o no un sector manufacturero mínimamente reseñable en Arrecife, como en otros espacios urbanos cana-

rios, estamos ante un retroceso global del número de empresas industriales y de la mano de obra empleada, el cual ahonda aún más en esa problemática. Esto hace muy fácil caer en la tentación de ignorar sus implicaciones en la configuración de la ciudad y menospreciar su difuminado papel en el territorio ya no sólo capitalino, sino en el de la isla de Lanzarote. Tampoco resulta sencillo evitar la sobreestimación de ese papel, al observar un espacio donde ciertas manufacturas, como la pesquera, y la evidente presencia paisajística de gran parte de las edificaciones consideradas como industriales, adquieren un apreciable arraigo en el entramado social.

Al margen de una u otra perspectiva, la mano de obra industrial ha mantenido una evolución descendente desde 1960, cuando se pasa de los 1.399 empleados a los 1.091 que existían en 1991, y que a falta de los resultados definitivos, probablemente, haya vuelto a bajar en 1996. Su proporción respecto al conjunto de la población activa ha seguido los mismos derroteros, ya que las manufacturas ocupaban a un 35%, frente al 8,8% de principios de esta década. Y no es que el sector fabril haya sufrido un declive tan importante, sino que los servicios han acaparado cada vez más el empleo (51% en 1975 y 73,8% en 1991). Incluso, ha perdido peso en el conjunto insular, ya que si hace dos décadas concentraba el 73,2% del empleo, en 1991 era un 68%, mientras municipios como San Bartolomé (de un 5,3% a un 10,2%) y, sobre todo, Tías (de un 2,1% a un 10%) experimentaban comportamientos positivos, aunque bien es verdad que Arrecife continúa siendo el foco principal con diferencia, tanto más si nos atenemos a densidades por superficie.

Las ramas productivas, de las que se excluye la construcción, por no ser un sector eminentemente manufacturero, también presentan transformaciones importantes e interesantes en la ocupación de la mano de obra. En este caso, Arrecife ha tendido hacia una manifiesta diversificación del empleo, acorde a los comportamientos de los espacios capitalinos del Archipiélago y de otros centros provinciales de España. El cambio más significativo ha tenido que ver con el ramo de la alimentación, las bebidas y el tabaco, ya que si en 1975 englobaba un 61,4%, a principios de esta década ya sólo reunía un 30%. En cifras absolutas, estamos hablando de una evolución desde 828 empleados hasta 334, lo que supone un retroceso proporcional y funcional verdaderamente llamativo, dentro del contexto de este municipio. Es fácil asociar este fenómeno a la crisis de la industria conservera, que se hace más intensiva a partir de la cesión de las aguas del caladero canario-sahariano a Marruecos, las dificultades de la producción a gran escala y la progresiva

pérdida del mercado europeo, en base a unas estructuras productivas obsoletas y al no aprovechamiento de las coyunturas positivas durante el tramo medio del siglo. Al menos, no ha desaparecido por completo como ocurrió en Las Palmas de Gran Canaria.

La industria de la madera y el mueble es, asimismo, otra rama con una manifiesta decadencia, dado que ha perdido hasta un 14,3% —desde el 16,4% hasta sólo un 2,1%— su participación en el empleo industrial de la capital, en cuyo proceso han intervenido elementos como la pequeñez de las empresas, la estructura individual o familiar de su sistema productivo y mercantil, la escasa visión asociativa y confianza del empresariado, la desviación del capital inversor hacia los servicios y la imposible competencia frente a la importación desde el exterior, e incluso, desde las capitales regionales.

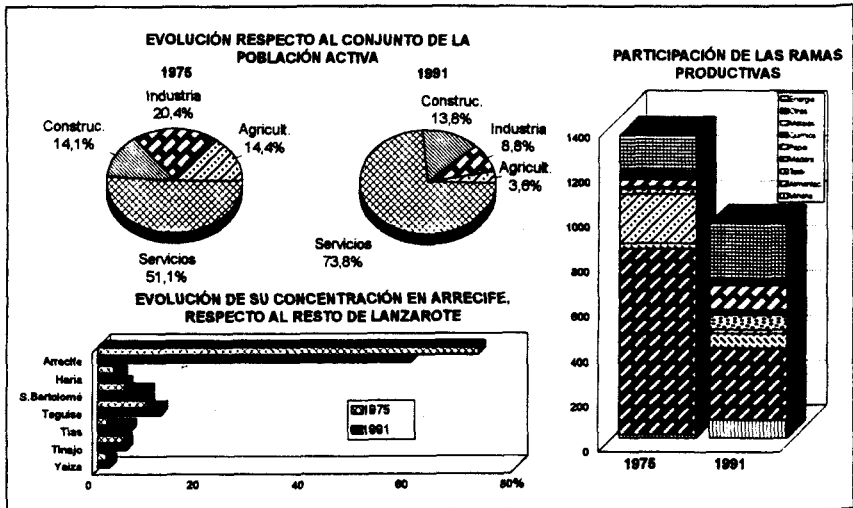


Figura 3: Síntesis de las características del empleo industrial en Arrecife

Fuente: Censo de la población y viviendas, padrón municipal de habitantes.

Elaboración propia.

Sin embargo, el empleo en actividades relacionadas con la energía y el agua ha experimentado un aumento ciertamente considerable, si tenemos en cuenta que desde un 11,6% en 1975 ha pasado a abarcar un 26,4%, situándose en el conjunto de mayor ocupación junto con el mencionado de alimentación, bebidas y tabaco.

La empresa industrial ha seguido, asimismo, esa tendencia negativa, aunque en este caso la observación se hace difícil, dados los problemas

de fiabilidad de las fuentes estadísticas en base, sobre todo, a la diferencia de criterios entre un año y otro. El retroceso de las ramas dominantes, anteriormente reseñados, se revelan en toda su intensidad en las actuales características funcionales y en su distribución, en tanto que se tiende a una diversificación de estos parámetros y a la relativa pérdida del papel jugado por las de mediano tamaño en favor de la mayor proporción de las de pequeña ocupación de superficie y empleo. Las que representaban décadas anteriores el funcionamiento fabril de la ciudad, manifiestan una tendencia generalizada a su desintegración en el tejido urbano, a la pérdida de volumen de mercado frente a las importaciones y a una seria previsión al cambio de actividad, siempre que no se lleve a cabo una eficaz política de revitalización industrial.

Si tomamos como referencias el Censo de Industria de 1960 (GONZÁLEZ, A., y RODRÍGUEZ, C., 1995: 285) y el Censo del Impuesto de Actividades Económicas de 1996, el descenso en el número de empresas manufactureras no ofrece ningún género de dudas, ya que de 455 se pasa a 205, existiendo una cierta estabilización desde 1980 (209 industrias, según el Registro Industrial del Instituto Nacional de Estadística) y matizando el hecho de que la primera fuente incluye locales con actividades más propias del sector servicios (barberías, transporte, abacerías, comercio de verduras, etc.).

De nuevo, la tentación a minimizar este número es clara, sobre todo si la comparamos con Las Palmas de Gran Canaria, por ejemplo. Pero, mientras en ésta existe una empresa por cada 215 habitantes, en Arrecife la proporción es de 1 por 173 personas, manteniéndose esta correspondencia en términos semejantes para otras variables, al igual que Telde en Gran Canaria y sí inferior a Santa Cruz de Tenerife, por poner casos de las ciudades más "industriales" del Archipiélago.

Su distribución espacial en la capital de Lanzarote refleja una cierta dispersión desde el centro histórico-portuario, foco principal de toda la Isla, hacia las nuevas superficies urbanas surgidas a partir de los años sesenta dentro del municipio, aunque este proceso no alcance aún a las áreas de suelo industrial, cuya discordancia comentaremos más adelante. Pese a ello, el entorno portuario y el área más antigua comparten la localización del mayor número de empresas, hasta abarcar más del 75%, fruto de la pervivencia de insinuado tejido manufacturero que se fue consolidando durante el funcionamiento urbano previo al boom de los servicios —ver figura 4.

La diferencia entre ambos sectores radica principalmente en que mientras el Puerto de Naos y el Muelle de Los Mármoles inciden en una marcada especialización empresaria vinculada a su actividad, con una

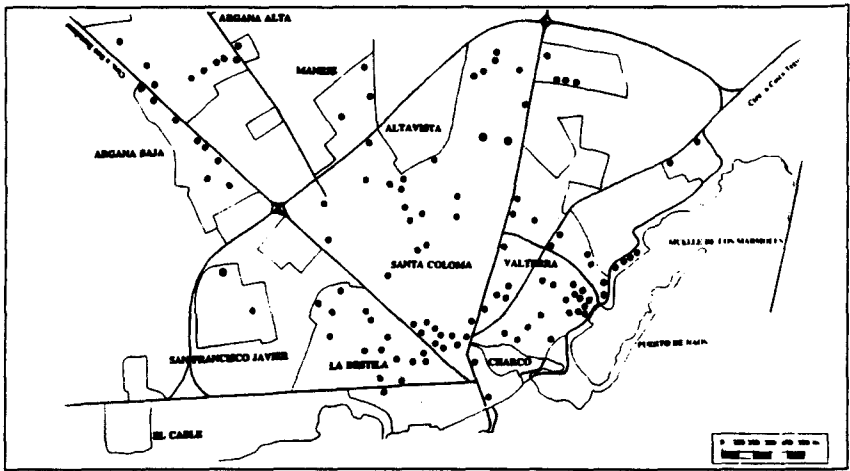


Figura 4: **Distribución actual de las industrias y afines en Arrecife**

mayor importancia de la manufacturación de productos metálicos, servicios de carpintería, etc., el centro urbano resulta más propicio para la diversificación de las actividades, siendo allí donde más se desarrolla el ramo de la alimentación, bebidas y tabaco, el de papel y artes gráficas, el de madera y muebles, etc.

Faltaría conocer si las características funcionales del ensanche reciente de Arrecife permitiría la definitiva expansión de la localización industrial en la misma dirección, ciertamente difícil dado el actual esquema estructural de las manufacturas en la ciudad y la escasa predisposición administrativa y, sobre todo empresarial, a reconocer las condiciones estabilizadoras de las pymes en el sistema productivo y en el empleo (JORDÁ, R., 1995).

A1 margen de esa distribución concentrada en el centro histórico y funcional de la ciudad, las empresas industriales presentan, precisamente, en el predominio de las de pequeño tamaño como una de las características estructurales básicas, y en cuya fisonomía se encuentra gran parte de los obstáculos para su desarrollo actual en términos adecuados de productividad y rentabilidad.

Utilizando la mano de obra como parámetro de referencia, el Registro Industrial de la Consejería de Industria y Energía revela la existencia para toda Lanzarote de un 65,6% de empresas que tienen entre 1 y 5 empleados, seguido a gran distancia por las que tienen entre 11 y 20 ocupados con un 18,8% (I.S.T.A.C., 1991). Es fácil deducir que si Arre-

cife acoge un 78% del total insular, esa distribución se vea representada en la capital. Sin embargo, resulta preciso matizar la correspondencia de estas conclusiones con estas estadísticas con las de la propia realidad, ya que los valores absolutos son bastante inferiores a los reflejados para dos años antes por el Registro Industrial (I.N.E.) y a los posteriores del Censo del Impuesto de Actividades Económicas, los cuales hemos constatado en los trabajos de campo con un elevado grado de fiabilidad. No obstante, las características estructurales observadas en este sector no manufacturero no incitan a pensar en grandes diferencias en las proporciones entre una fuente y otra, aunque sí nos arriesgaríamos a dar una importancia algo mayor de las empresas de pequeño tamaño.

Estamos, por tanto, ante uno de los rasgos más llamativos de la actividad industrial en aquellos espacios urbanos donde las manufacturas no se han desarrollado a gran escala, a partir de la adquisición de un papel dinamizador en el territorio, y sí un lugar complementario a los servicios en el proceso de expansión urbanística y socioeconómica de las últimas décadas, tanto más si no se trata de una capital regional que localice los factores estructurales conformadores de un tejido industrial.

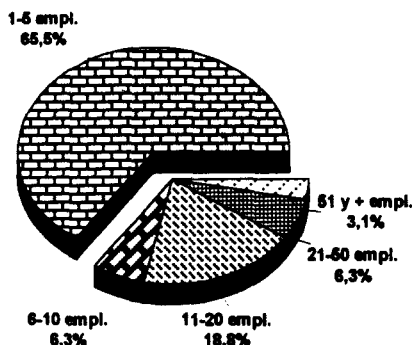


Figura 5: Distribución del número de industrias existentes en Lanzarote, según la mano de obra ocupada, en 1990

Fuente: I.S.T.A.C., 1991. Elaboración propia.

La titularidad familiar e individual de las industrias y los servicios industriales, el escaso riesgo del empresario local, aún menor con la falta de una política industrial, urbanística que apoye eficazmente la nueva implantación de locales o la remodelación de los existentes hacia los nuevos comportamientos del mercado y de la producción, son las principales características que se observan en el dinamismo de este tejido.

En ese sentido, la innovación tecnológica y empresarial en las pymes, ya tan arraigada en los principales focos industriales españoles, no presenta indicios de desarrollo, al menos larvario, en una ciudad en constante crecimiento. De hecho, se constata que *“la probabilidad de que las empresas emprendan actividades innovadoras es fuertemente creciente con el tamaño, en particular, en el sector industrial”* (I.M.P.I., 1995: 148).

La preponderancia, casi exclusiva, de los servicios encuentra aquí una de sus mayores incidencias sobre la implantación y modernización de la base industrial, mientras las grandes empresas no encuentran signos atractivos, ni siquiera vinculados al turismo y al creciente volumen de visitantes. La inexistencia de recursos no facilita esta línea y las nuevas motivaciones estructurales que se mueven en las islas capitalinas no parecen llegar a Arrecife, tales como la ubicación de una sede de la zona franca o Zona Especial Canaria, la cual mediante exenciones o reducciones fiscales permitiría la llegada de importantes empresas exteriores, generadoras de procesos espaciales “positivos” (generación de empleo y rentas, experiencia para atracción de otras empresas complementarias o creación de nuevas con capital local, dinamización de estructuras productivas obsoletas y tejidos urbanos en desequilibrio funcional, etc.).

3. EL SUELO INDUSTRIAL. UNA VISIÓN SOBRESTIMADA DE UN ESPACIO DOTACIONAL

Las áreas de suelo industrial están íntimamente vinculadas a los procesos de expansión de los espacios urbanos desde mediados de siglo. En España, como en numerosos países con ciudades donde la actividad fabril adquiere valores importantes en su sistema, no sólo fueron las actuaciones de los agentes sociales y económicos que exigían superficies para la ubicación de edificaciones y manufacturas que presentaban dificultades de ubicación en los centros urbanos, sino que fue una primera medida del Estado, que vino a iniciar el *“intervencionismo como corrector de las tendencias espontáneas de localización industrial”* (MORALES, G., 1988: 53).

El Ayuntamiento de Arrecife, como organismo que administra una ciudad en rápido crecimiento, observó estos dos aspectos, aunque hubo que esperar a la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de 1991 para que sus actuaciones adquiriesen una perspectiva global de ordenación del municipio. Muy probablemente, este hecho facilitó la proliferación de naves industriales en el extrarradio urbano, caracterizadas por una

ubicación dispersa y que en algunos casos se han visto absorbidas por los usos residenciales, dificultando el diseño racional de polígonos, sin confrontación alguna desde el punto de vista paisajístico y funcional con otras ocupaciones espaciales. Argana Alta es un ejemplo de ello.

Con todo, en la capital lanzaroteña existen cuatro polígonos industriales en activo, que reúnen una superficie "oficial" de 816.000 m.², y que viene a representar un 43,8% de la localizada en la Isla, frente al 55,8% del municipio de San Bartolomé y un restante 0,4% en un pequeño sector en el municipio de Yaiza, según las conclusiones surgidas de la consulta del planeamiento municipal insular.

Sin embargo, cabe resaltar el hecho de que la mayor proporción del término de San Bartolomé se debe a la habilitación de un único polígono, Playa Honda, que presenta una extensión de 1.040.000 m.². Sírvase como referencia que en esta área se podría incluir el resto de la superficie industrial de Lanzarote, o de algo más de dos veces la de Fuerteventura, y bastante superior a la de otros polígonos con gran arraigo en el Archipiélago (El Cebadal, Las Torres, El Goro, Salinetas, en Gran Canaria, o la Refinería de Santa Cruz, Taco, Los Rodeos, Mayorazgo, en Tenerife). Por tanto, estaríamos ante uno de los ejemplos del grupo de los considerados como macropolígonos existentes en Canarias, recordando a las grandes superficies industriales de Arinaga, en Gran Canaria, o Valle de Güímar y Granadilla, en Tenerife. Aunque no nos vamos a extender en él, por no incluirse en el ámbito de estudio de esta ponencia, su localización anexa al Aeropuerto de Lanzarote, junto a la misma carretera que lo une con la capital, incita a vincular su funcionalidad a una dependencia directa con los procesos expansivos en Arrecife y a la intención política de buscar importantes estímulos supuestamente asociados a estas áreas (ingresos fiscales, generación de empleo, etc.) para el desarrollo local de un municipio que busca aprovechar los flujos socioeconómicos de la ciudad principal.

CUADRO I
SUPERFICIE INDUSTRIAL EXISTENTE EN ARRECIFE

<i>Área industrial</i>	<i>Superficie total m.²</i>	<i>Suelo ocupable m.²</i>	<i>%</i>	<i>Suelo ocupado m.²</i>	<i>%</i>	<i>Suelo libre m.²</i>	<i>%</i>
Argana	480.550	480.550	25,85	190.000	28,03	290.000	24,55
Los Mármoles	50.000	50.000	2,69	25.000	3,68	25.000	2,11
Castillo de San José	86.500	86.500	4,65	70.000	10,32	16.500	1,39
Puerto Naos	199.000	199.000	10,70	80.000	11,80	119.000	10,07
LANZAROTE	1.860.800	1.859.000	100,00	677.800	100,00	1.180.832	100,00

Fuente: Planeamiento vigente. Elaboración propia.

En el caso de ésta, el suelo industrial presenta características llamativas en el contexto regional, diferidas de una distribución que a primera vista se revela como acelerada y fruto del rápido crecimiento urbano, el cual facilitó el desarrollo de procesos sin una planificación acorde con las necesidades dotacionales de la economía municipal. Por poner un caso, se estaría hablando de una media de 24,4 m.² por cada habitante, cifra ciertamente importante si se compara con otras ciudades canarias importantes, como el 4,7 m.²/hab. en Las Palmas de Gran Canaria, el de 22,1 en Telde, o el de 21,7 de La Laguna.

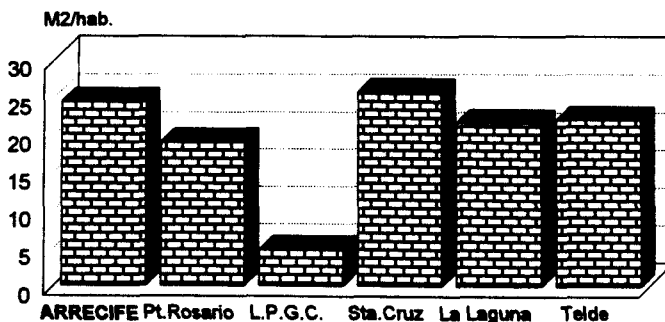


Figura 6: Comparación del suelo industrial por habitante de Arrecife con el de otras ciudades canarias

Fuente: Planeamiento vigente. Elaboración propia.

Pero, ¿quiere decir esto que Arrecife presenta una importancia inusitada de la actividad industrial en su territorio? En tal caso, se caería en la trampa de una más de las indefiniciones o de una utilización muy distinta a la especificada en el aparato normativo de la Ley del Suelo, del que procede esta categorización legal del espacio. Definida como toda superficie habilitada para acoger actividades industriales, ya veremos cómo no son precisamente éstas las más dominantes en la ocupación del suelo.

No obstante, su distribución recuerda a la del resto de los espacios urbanos regionales, en tanto que la elevada densidad edificatoria en el centro histórico, la consecuente falta de suelo barato y los problemas derivados de la congestión del tráfico viario, de personas y de actividades turísticas, refuerzan la tendencia a buscar los terrenos periféricos desocupados (BENITO, P., 1992).

Luego, la presencia de elementos urbanos de gran dinamismo, tales como la infraestructura portuaria, o aeroportuaria como en el menciona-

do caso de Playa Honda, o de una carretera principal de conexión entre la capital y otros núcleos importantes de la Isla, o el mismo recorrido de una circunvalación, resultan ser evidentes factores de localización de los polígonos industriales, así como de las superficies previstas por el planeamiento.

Por ejemplo, el sector de Argana surge como consecuencia de la tramitación legal de un crecimiento irregular y disperso de naves industriales en el entorno del Hospital y de la carretera general GC 740. Éstas se complementaron con la urbanización del área a partir del Plan Parcial, en 1968, cuya finalidad única era habilitar suelo para uso residencial, y que con posterioridad no pudo evitar la proliferación de estas edificaciones en los amplios espacios sin consolidar, obligando a su delimitación y ordenación a partir del Plan General de Ordenación Urbana.

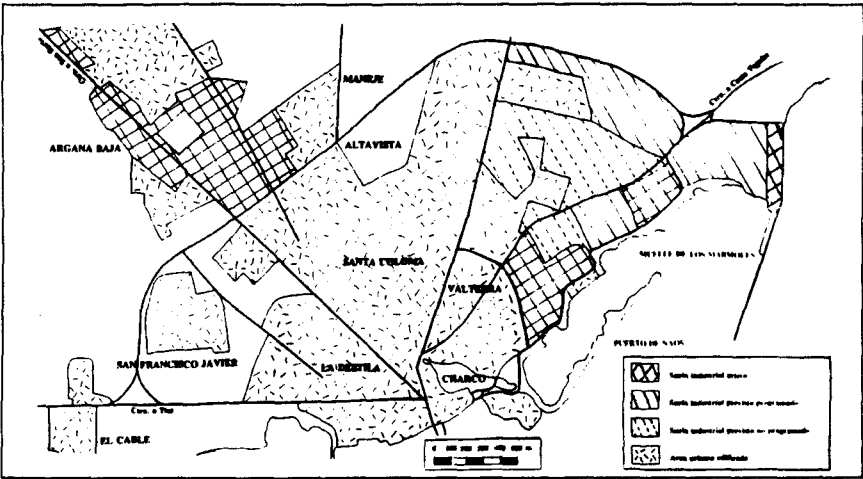


Figura 7: Distribución del suelo industrial en Arrecife

Con una superficie total de 480.550 m.², su ocupación actual respecto al límite definido alcanza sólo unos 200.000 m.², por lo que aún existe allí un suelo libre de casi un 60%. En él se permiten actividades industriales, de almacenaje, talleres de artesanía y servicios, aunque su equilibrio dotacional presenta evidentes síntomas de desorden urbanístico. Muchos de sus viales no están asfaltados, y no existen zonas verdes ni áreas de aparcamientos, y los servicios comunes (cafeterías, gasolineras, comercios, etc.) deben ser utilizados en la zona urbana colindante.

En su interior se han asentado unas 60 empresas, gran parte de las cuales se dedican al almacenamiento y a la importación, distribución y venta al por mayor y abarcan casi un 75% del total. A bastante distancia, también se localizan diversos servicios industriales (talleres y carpinterías) y servicios comerciales (comercios, agencias, etc.), y entre los tipos de actividad de menor presencia se observan las manufacturas, sobre todo vinculadas a la construcción, contrastando ampliamente con la categoría del suelo.

Este hecho justifica la necesidad de cambiar los términos que han concebido el análisis del sector industrial durante las últimas décadas, para encontrar un equilibrio teórico en la observación de este tipo de espacios. Esta problemática es bastante común en el conjunto del Archipiélago, por lo que resulta perceptible la hipótesis de que el modelo industrial canario se encuentra tremendamente imbricado en el predominio funcional de los servicios y el turismo, costando muchas veces discernir los límites entre un sector y otro. Sin embargo, sí se observa una mayor igualdad entre las ramas asociadas a dichas empresas, ya que resultan abundantes las dedicadas a la alimentación, bebidas y tabaco, como las de venta y reparación de automóviles, las de materiales de construcción, la de madera y muebles, entre otras ya menos numerosas.

El Polígono de Puerto Naos, por su parte, presenta una superficie de 199.000 m.² de la que se ha ocupado también en torno a un 40%. Existe, asimismo, deficiencias urbanísticas en materia de aparcamientos y zonas verdes, que atenúen el impacto ambiental de las edificaciones y su escasa correspondencia paisajística con el tejido residencial del entorno. Estructuralmente, se desarrolla en él una distinción morfológica entre los dos lados de la carretera que circunda este tramo urbano, ya que en su tramo occidental, las empresas se mezclan con los usos residenciales de la zona tradicional de Arrecife, reduciendo la eficacia funcional y paisajística de esta zona del polígono, frente a la mayor homogeneidad urbanística del tramo oriental.

A diferencia del anterior, su vinculación al recinto portuario es inmediata, viéndose afectada por la actividad de éste, en tanto que en las 44 empresas existentes se observa un equilibrio entre los grupos mayoritarios que se dedican a los servicios industriales —carpinterías metálicas— y a las manufacturas de materiales de construcción y del ramo de la alimentación, bebidas y tabaco. Las que realizan actividades de almacenamiento o de importación y distribución se incluyen en un segundo conjunto, junto con los comercios y las agencias.

Otra diferencia funcional resulta del predominio de dos ramas frente al mayor reparto del sector de Argana, como son la alimentación, bebi-

das y tabaco —especialmente numerosas las dedicadas a productos pesqueros— y la de maquinaria y productos metálicos. Esta distinción se aprecia en otras ciudades insulares, entre los polígonos anexos a recintos portuarios o aeroportuarios y los localizados en periferias urbanas sin ningún dinamismo funcional específico. Ello se expresa en el sentido de que los primeros facilitan la homogeneidad de las empresas, frente a la heterogeneidad de los segundos, al mismo tiempo que este último grupo parece dificultar más la distinción entre manufacturas, almacenamiento y servicios que en el otro.

En las inmediaciones del Castillo de San José se encuentra otro sector industrial, de menor superficie utilizable a los anteriores (86.500 m.²) y de mayor ocupación (un 80%). Como los otros, presenta características peculiares en la disposición de las actividades. Su grado de dotación urbanística es bastante superior, al contar con todos los servicios asociados a todo suelo urbano (red de agua, luz, alcantarillado, teléfono y saneamiento) a los que se incorporan zonas verdes y áreas de aparcamientos.

Allí se ubican dos industrias pesqueras de gran superficie (Fábrica de Conservas Lloret y Linares y Factoría de Las Nieves), que llegan a ocupar entre ambas un 60% de todo el suelo definido como utilizable para estos usos. Sin embargo, el resto de las quince empresas son pequeñas naves y edificaciones dedicadas al almacenamiento y a servicios comerciales en su mayoría, siendo diversas las ramas productivas.

Más hacia el este, junto al mismo muelle de Los Mármoles, encontramos otra pequeña zona industrial de apenas 50.000 m.², de la que sólo se ha ocupado la mitad. Como en el caso de Puerto Naos, la asociación espacio-puerto resulta directa, ya que viene a ser un área de preferente localización de empresas de transportes y de agencias de aduanas, entre un total de 12. El contraste con el otro muelle resulta bastante perceptible, en relación a la especialización del tráfico marítimo, más de cabotaje y de pasajeros, que el mayoritariamente pesquero del anterior caso.

Por tanto, en Arrecife se dibuja una especie de corredor litoral de suelo industrial que parte desde el mismo Charco de San Ginés y se prolonga hasta la Punta Grande, ya en el municipio de Teguisse, donde se encuentra la planta desaladora de agua que abastece a la capital. Su comportamiento, como suelo dotacional, de cara al desarrollo de las actividades económicas que acoge, indican una mayor eficacia urbanística y una especialización individual, llegándose a definir como sectores identificativos para cada tipo de empresas. Sin embargo, el caso de Argana presenta una mayor heterogeneidad, no sólo funcional sino urba-

nística, al margen de ser la mayor de las superficies industriales del municipio y la que más suelo libre tiene en activo.

Dirigiéndonos de nuevo hacia la periferia interior del municipio, nos encontramos con un área anexa a la Circunvalación, conocida como Zona Tenorio, donde se desarrolla un asentamiento industrial espontáneo y sin planificar desde el punto de vista urbanístico, a excepción de su clasificación como Suelo Urbanizable Programado para uso industrial de Altavista, por lo que no se incluye en el anterior grupo. Allí se desarrolla un conjunto de treinta naves, en gran parte de almacenamiento, donde realizan su actividad empresas del ramo de la alimentación, bebidas y tabaco, en su mayor parte. A falta del correspondiente Plan Parcial que la ordene, puede considerarse desde la perspectiva funcional como un suelo industrial más, con una superficie utilizable de 243.340 m.². Es decir, junto al sector de Argana, estamos ante un nuevo espacio de cierta extensión que se contrapone a los menores del litoral, indicando una posible característica morfológica en el suelo industrial de Arrecife. Ello se evidencia aún más si se observa que se encuentra previsto un área industrial anexa (Altavista II), la cual completaría una superficie de algo más de medio millón de metros cuadrados, aunque con el complemento de usos residenciales ya desarrollados. De llevarse a cabo su ejecución, se uniría este tramo interno de la Circunvalación al conjunto formado por Puerto Naos, Castillo de San José y Los Mármoles, para los que también se prevén nuevas ampliaciones entre actuaciones programadas y no programadas (Los Mármoles II, Puerto Naos II, Puerto Naos III), añadiéndose casi 300.000 m.², incluso, sin llegar al máximo de ocupación de los existentes.

CUADRO II SUPERFICIE INDUSTRIAL EXISTENTE EN ARRECIFE

<i>Área industrial</i>	<i>Superficie total (m.²)</i>	<i>%</i>	<i>Superficie utilizable (m.²)</i>	<i>%</i>
Altavista I	486.680	27,52	243.340	17,49
Altavista II	538.800	30,46	538.800	38,73
Los Mármoles II	255.610	14,45	191.707	13,78
Puerto Naos II	89.160	5,04	57.062	4,10
Puerto Naos III	89.960	5,08	89.960	6,46
LANZAROTE	1.768.400	100,00	1.391.115	100,00

Fuente: Planeamiento vigente. Elaboración propia.

Si nos imaginásemos el cumplimiento de todas estas previsiones, para las que evidentemente deben converger una serie de fenómenos,

como el continuado crecimiento urbano de la capital o una imprevisible transformación de su tejido productivo (llegada de una gran empresa, establecimiento de una zona franca dentro de la Zona Especial Canaria, etc.), se llegaría a la conclusión de que en Arrecife existiría casi 10 m.² por cada habitante de su municipio. Siendo éste un aspecto ya discutido en ocasiones anteriores (HERNÁNDEZ, S., y ALMEIDA, J. F., 1995), no deja de ser espectacular la extensión global de la superficie industrial, la cual casi triplicaría a la existente en Las Palmas de Gran Canaria, por ejemplo.

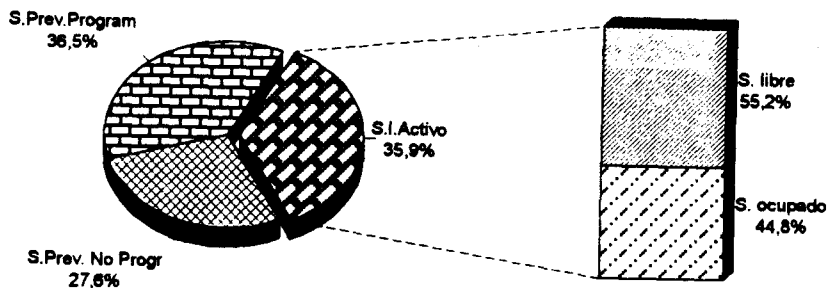


Figura 8: **Distribución del suelo industrial, según su situación legal**

Fuente: Planeamiento vigente. Elaboración propia.

Tal como ocurre en Santa Cruz de Tenerife, existe un acusado sobredimensionamiento que facilita la comprensión de que se trata de una política de categorización de suelo rústico en urbanizable, y así “preparar el terreno” a una expansión urbana que podría necesitar de espacios dotacionales e infraestructuras para usos no necesariamente manufactureros, acentuando la tergiversación funcional aplicada por la Ley del Suelo. Es evidente el poder de transformación territorial del Ayuntamiento de Arrecife, en este caso, y de los agentes empresariales y económicos, cuyas consecuencias en todo el conjunto insular no pueden ni adivinarse.

4. CONCLUSIONES. CARACTERIZACIÓN DEL USO INDUSTRIAL EN ARRECIFE

En las páginas anteriores se ha pretendido analizar la problemática del espacio industrial en la ciudad de Arrecife, en lo que respecta a su

definición como actividad en sí misma como a ser el soporte dotacional de diferentes estructuras productivas. La observación analítica de los diferentes fenómenos en relación a este tema nos descubre una distribución territorial de sus actuales características. Se propone así aplicar una metodología que se está desarrollando en el Archipiélago, para diseñar un modelo de apropiación espacial de la industria en áreas insulares afectadas por la hegemonía de un sector distinto, como es el turismo y, en general, los servicios.

Basada en la delimitación de unidades espaciales de diferenciación funcional, para las que en este caso existe un predominio de la componente urbana y portuaria, los usos industriales de la capital lanzaroteña revelan en torno a una docena de comportamientos diferentes, asociados a características peculiares y a relaciones comunes, representadas en la figura 9.

A nivel general, la actividad no presenta una estructura distinta a la del conjunto regional, caracterizada por las dificultades del proceso de industrialización, basada en la manifiesta inexistencia de elementos que faciliten el desarrollo de economías de escala y la ubicación de empresas multinacionales que generen un tejido fabril consolidado (GONZÁLEZ, A., y RODRÍGUEZ, C., 1995).

Esta situación se explica por la combinación de múltiples factores socioeconómicos que generan un escenario poco apto para su consolidación en el territorio. El alejamiento de la Península, la fragmentación territorial, la debilidad del mercado interior, los problemas de abastecimiento de agua, el déficit de materias primas y energía, los recursos humanos poco cualificados y con escasez de iniciativas, la escasa densidad de infraestructuras técnicas y servicios a la producción, la fuerte competencia externa en el mercado insular y regional y la debilidad de la política industrial (MÉNDEZ, R., 1995) son quizás los factores más relevantes en el carácter subsidiario de la industria arrecifeña.

El primer grupo de situaciones espaciales diferenciadas viene definida por el suelo industrial, el cual diversifica su funcionamiento actual según se trate de superficies activas o legales edificadas, superficies activas sin edificar, del suelo industrial programado o del suelo industrial no programado.

En el apartado anterior ya se dejaron ver los detalles más llamativos de este conjunto. La aparentemente excesiva sobreoferta dotacional, que llega a conformar un cinturón casi continuo desde Argana hasta el Muelle de Los Mármoles, revela un desequilibrio importante en las relaciones entre los usos industriales y el espacio urbano, ya no sólo porque existe un suelo libre activo como para abastecer a la ciudad como míni-

mo en diez años, según la referencia del comportamiento de territorios muy dinámicos este aspecto en el Archipiélago (litoral oriental de Gran Canaria, costa norte y oriental de Tenerife, y el mismo caso de Arrecife en los últimos veinte años), sino por la superficie prevista.

Junto a esto, las carencias urbanísticas y paisajísticas comunes en la mayor parte del suelo industrial capitalino no sólo acentúa la consideración social de paisaje marginal de estas zonas, sino que dificulta el desarrollo de los procesos de innovación empresarial e, incluso, tecnológica, que se difunden en las principales ciudades españolas. Los centros de innovación y creación de empresas, los parques empresariales, las áreas polifuncionales (industria-centro comercial, industria-paisaje cultural o natural, etc.), se han convertido en las medicinas más utilizadas para renovar unas superficies diseñadas para un modelo desarrollista, ya sin vigor en espacios insulares reducidos como Lanzarote. Sin embargo, no se aprecian tendencias en esta línea, adaptadas lógicamente al dinamismo de esta capital. Su inclusión como zona franca de la Z.E.C. podría haber sido una magnífica oportunidad para ello, pero la limitación de éstas a las islas capitalinas lo ha evitado.

Por otra parte, la localización de suelo industrial previsto en todo el litoral entre el Charco de San Ginés y Punta Grande no parece atender a ciertas situaciones que podrían adquirir relevancia, no para mejorar económicamente el espacio industrial de Arrecife, pero sí para diversificar su funcionalidad urbana y elevar la calidad paisajística y cultural de un litoral muy deteriorado. Nos referimos a la posible rehabilitación de las salinas de principios de siglo existentes en la zona y abandonadas desde hace años (Los Mármoles —1930—, Salinas de Tomás Toledo —1930—, Salinas de Fuentes —1930—, Salinas del Herrero —1920—, Salinas de Antonio Santos —1860—, y las Salinas de Betancor —1920—, todas en Puerto Naos, a excepción de las primeras). Su valor histórico y etnográfico está fuera de toda duda (LUENGO, A., y MARTÍN, C., 1994), como restos de un pasado industrial no tan lejano, aunque la mayoría se encuentren deterioradas y con la amenaza inmediata de las naves industriales del entorno.

El grado de concentración de las industrias en el interior de la trama urbana presenta, asimismo, diferentes comportamientos. Por ejemplo, el entorno portuario y la zona nororiental del Charco de San Ginés presenta una elevada concentración de industrias mayormente vinculadas al recinto marítimo, sobre todo al sector pesquero. Los talleres de carpintería metálica y de reparación y mantenimiento de buques caracterizan esta franja, colaborando en la definición de la imagen costera de este barrio tradicional.

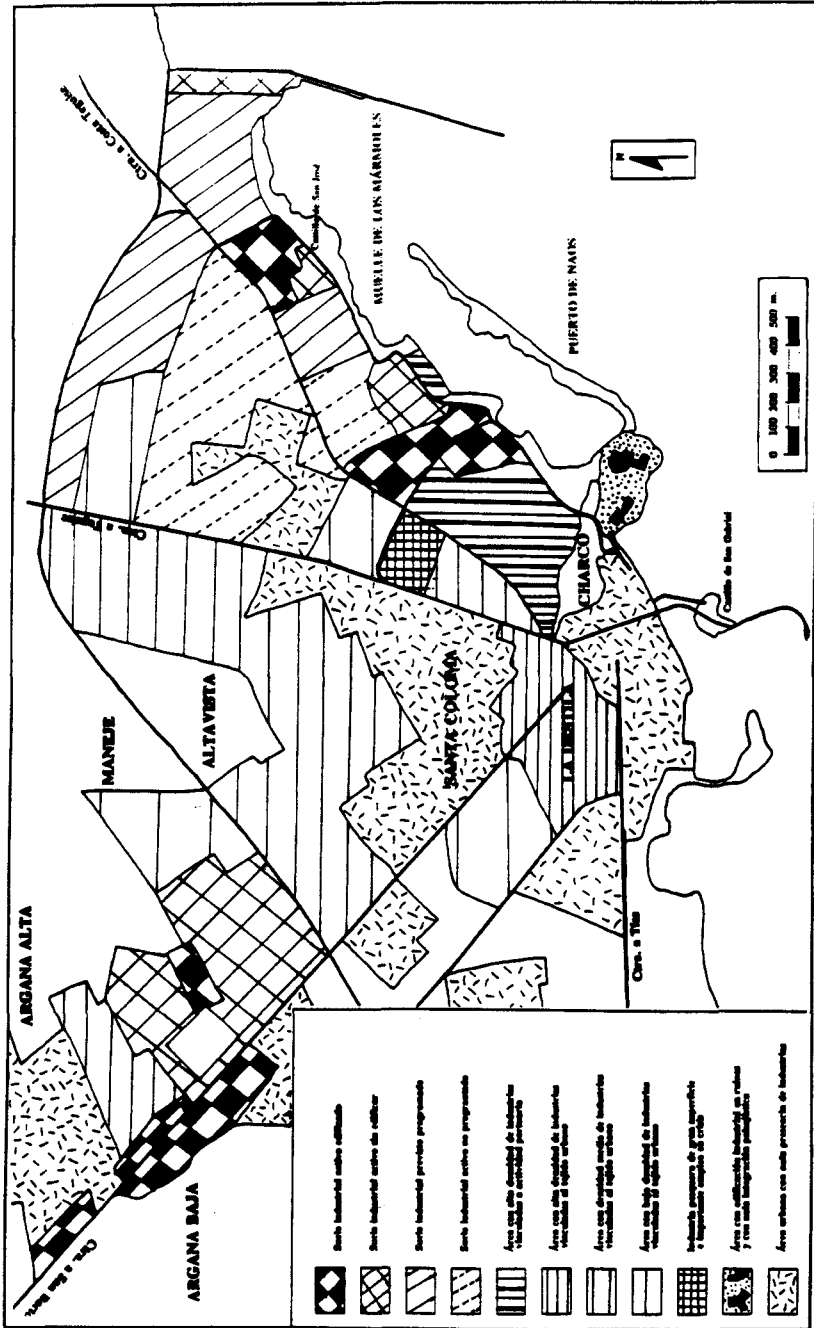


Figura 9: Comportamientos de los usos industriales del suelo en Arrecife

Junto a esta unidad, se localiza la gran industria pesquera de Garavilla, cuya aportación al entramado social del espacio urbano de Arrecife es indiscutible. La importante superficie que ocupa, reducida respecto a la originaria por la ubicación de un importante supermercado, el alto número de empleos y la constitución arquitectónica y funcional no han evitado la situación de crisis estructural en que se encuentra, al igual que otras factorías conserveras de la capital —zona industrial del Castillo de San José—, debido a la problemática del caladero pesquero canario-africano en los últimos veinte años. En principio, las vías de solución pasan por la transformación de los productos o de las zonas recolectoras de la flota, aunque bien es verdad que se trata de alternativas que requieren una reconversión casi dramática dadas sus actuales características.

En el barrio de La Destila, existe el otro foco urbano de alta concentración de empresas industriales, la mayoría de pequeño tamaño, con un mercado local a nivel de barrio, y con un volumen de empleo que rara vez sobrepasa las cinco personas. Con una mayor diversidad funcional que en el anterior grupo, sus condiciones de desarrollo económico y crecimiento superficial aparecen cercenadas por una trama viaria y una densidad edificatoria poco propensa, lo que obliga al traslado total a las áreas de suelo industrial o a la construcción en éstas de edificios satélites que complementan la actividad tradicional (almacenes, producción a mayor escala, etc.).

Fuera de esta zona, el número de locales por hectáreas va reduciéndose a medida que nos acercamos a la Circunvalación, donde la existencia del suelo industrial reinvierte el proceso, aunque nunca en los términos de la zona costera. Entre todas ellas, aparecen franjas más o menos extensas sin apenas localización de empresas, cuyos factores han podido ser muchos, representados por el uso predominante del suelo (urbanizaciones residenciales, áreas dotacionales y de equipamientos, etc.).

Hacia las pequeñas y medianas empresas manufactureras van destinadas una serie de actuaciones de política industrial, que pretenden facilitar la renovación estructural, la innovación empresarial y tecnológica y la formación del empresariado. Las Iniciativas PYMES desarrolladas por el Instituto de la Pequeña y Mediana Empresa Industrial, dependiente del Ministerio de Industria y Energía (IMPI, 1995), la política de subvenciones de la Unión Europea (AA.VV., 1994), el Plan de Desarrollo Industrial de Canarias, etc. no muestran síntomas de incidencia sobre el estado operacional del tejido capitalino, cuyos motivos principales podríamos encontrarlos en la falta de una información concentrada en las capitales regionales y en la inexistencia de una eficaz política de gestión empresarial que desarrolle estas vías.

Menos vinculados a la actividad manufacturera en sí, y más a la caracterización industrial del uso espacial y de la tipología de las edificaciones, la existencia de un foco en estado de abandono, junto al Charco de San Ginés, representa una situación de impacto paisajístico en la configuración del litoral, cuya situación actual no presenta ningún aspecto positivo, tanto más cuando se sitúa en el frente visual del paseo marítimo y del entorno del Castillo de San Gabriel, uno de los puntos de gran interés turístico de Arrecife. Las necesidades de su reintegración funcional o la readecuación de esa superficie para otros usos resultan ser alternativas directas a esta problemática.

Con todo, Arrecife nos descubre un modelo de ciudad que acoge una serie de formas de ocupación industrial del espacio cuya impronta territorial es manifiesta y diferenciada, según se trate de la tipología. La subsidiariedad del sector ha parecido ser una lastra importante para su estudio analítico, del que se ha intentado averiguar algunas líneas generales en esta ponencia. Nos ha parecido claro que como actividad productiva y uso del suelo sometidos a una lógica espacial diferenciada y agente de primer orden en la organización local, insular y regional del territorio a través de sus efectos sobre las transformaciones morfológicas, funcionales y sociales (MÉNDEZ, R., y CARAVACA, I., 1996: 19), la referencia a su evolución y caracterización deben encontrar un lugar propio en la investigación no sólo de geógrafos, sino de historiadores, economistas, arquitectos-urbanistas, sociólogos, etc., con vistas a conocimiento lo más diversificado posible del territorio arrecifeño y de Lanzarote, y no limitado a la insistencia de los temas estrellas que dominan el trabajo científico en este período.

Nos descubre, también, un conjunto de características definitorias para el establecimiento de un modelo que explique el comportamiento de estos elementos espaciales, dentro de un sistema monopolizado por la bonanza estructural de los servicios y el turismo, sin que los ejemplos de hundimiento sistemático de los diferentes modelos económicos en siglos anteriores hayan escarmentado hacia una diversificación productiva y la búsqueda del beneficio global a largo plazo. Resulta lógico pensar, en este sentido, que la aportación de la actividad industrial, como demostrado elemento catalizador y equilibrador del territorio, encuentre obstáculos importantes, para los que acontecimientos como estas jornadas deberían ofrecer alternativas válidas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AA. VV., 1994: *Canarias en la Comunidad Europea*. Fundación Pedro García Cabrera. Madrid.
- BENITO, M.P., 1991: *El espacio industrial en Asturias*. Consejería de Medio Ambiente y Urbanismo. Principado de Asturias. oikos-tau. Barcelona.
- GONZÁLEZ, A., y RODRÍGUEZ, C., 1995: "La industrialización en la Isla de Lanzarote. Aproximación al modelo de transición económica". *VI Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Cabildo Insular de Lanzarote. Arrecife, pp. 271-287.
- HERNÁNDEZ, S., y ALMEIDA, J. F., 1995: "Procesos de ocupación industrial del espacio en Fuerteventura y Lanzarote". *VII Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Puerto del Rosario.
- I.M.P.I., 1995: *La pequeña y mediana empresa en España*. Instituto de la Pequeña y Mediana Empresa Industrial. Ministerio de Industria y Energía. Madrid.
- I.S.T.A.C., 1993: *Monografías Estadísticas. Industria y Energía. 1990*. Instituto Canario de Estadística. Las Palmas de Gran Canaria.
- JORDÁ, R., 1995: "Las pequeñas y medianas empresas (PYMES) ante el desafío de la globalización". *Cambio Industrial y Desarrollo regional en España*. oikos-tau. Barcelona, pp.71-92.
- LUENGO, A., y MARTÍN, A., 1994: *El jardín de la sal*. Ecotopía Ediciones. Santa Cruz de Tenerife.
- MÉNDEZ, R., 1995: "Industria en Canarias. La crisis de un modelo sustitutivo de importaciones". *Cambio Industrial y Desarrollo regional en España*. oikos-tau. Barcelona. pp. 525-546.
- MÉNDEZ, R. y CARAVACA, I., 1996: *Organización industrial y territorio*. Ed. Síntesis. Madrid.
- MORALES, G., 1988: "La política de los polígonos industriales en Asturias. El caso Silvota". *ABACO. Revista de Ciencias Sociales*. N.º 1. Gijón. pp. 53-62.