Nº 71, enero-junio de 2019, pp. 119-134.
ISSN: 0213-4691. eISSN: 1989-9890.
DOI: 10.14198/INGEO2019.71.06

Investigaciones Geográficas
Instituto Interuniversitario de Geografía
Universidad de Alicante

Cita bibliográfica: Ramón Ojeda, A.A. y González Morales, A. (2019). Las Palmas de Gran Canaria. La ciudad, su litoral y su puerto. *Investigaciones Geográficas,* (71), 119-134. https://doi.org/10.14198/INGEO2019.71.06

Las Palmas de Gran Canaria. La ciudad, su litoral y su puerto

Las Palmas de Gran Canaria. The city and its coast and port

Antonio A. Ramón Ojeda[1]
Alejandro González Morales[2]

Resumen

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria es una urbe atlántica que derivó en área metropolitana ya avanzada su historia. El hecho de ser encrucijada de rutas e influencias humanas, comerciales y culturales, la convierte en un espacio de profunda vocación marítima. La ciudad quedó inicialmente confinada a un espacio reducido, entre el mar, por naciente, y un relieve de disposición norte-sur que representó durante siglos el límite occidental de expansión urbana. El objeto del presente trabajo es estudiar la transformación del litoral capitalino en relación al proceso de origen y desarrollo del puerto y la consecuente expansión urbana. Las fuentes básicas son el archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, la Oficina de Planeamiento del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Museo Canario, fondo cartográfico y fotografías aéreas del Departamento de Geografía de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, fondo fotográfico de la Fundación para el Estudio y Desarrollo de la Artesanía Canaria (Fedac). Se realiza un estudio diacrónico y se establecen etapas del proceso.

Palabras clave: Las Palmas de Gran Canaria; Canarias; puerto; frente marítimo y desarrollo urbano.

Abstract

Las Palmas is an Atlantic city that has grown into a metropolitan area. As a crossroads of commercial routes and cultural influences, the city has become an important port. The city was initially confined to a limited space between the sea (to the East) and a terrain that represented for centuries the western limit of urban growth. This work analyses the transformation of the coastal zone of Las Palmas in relation to the origin and development of the port and urban growth. The basic sources have been the archive of the Port Authority of Las Palmas, the Office of Planning of Las Palmas, The Museum of the Canary Islands, and photos from FEDAC and Department of Geography of University of Las Palmas.

Keywords: Las Palmas; Canary Islands; port; waterfront and urban development.

1. Introducción

El objeto del presente trabajo es estudiar la transformación del litoral de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en relación al proceso de origen y desarrollo del puerto y la expansión urbana. Se plantean los siguientes objetivos: recopilar información y documentación que permita reconstruir el proceso de transformación de dicho litoral, secuenciar dicha información, establecer una periodización del proceso y recrear el mismo de manera gráfica.

1 Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España. toni.ramon@ulpgc.es. * Autor para correspondencia.
2 Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España. alejandro.morales@ulpgc.es

Recepción: 17/12/2018. **Aceptación:** 07/05/2019. **Publicación:** 17/06/2019.

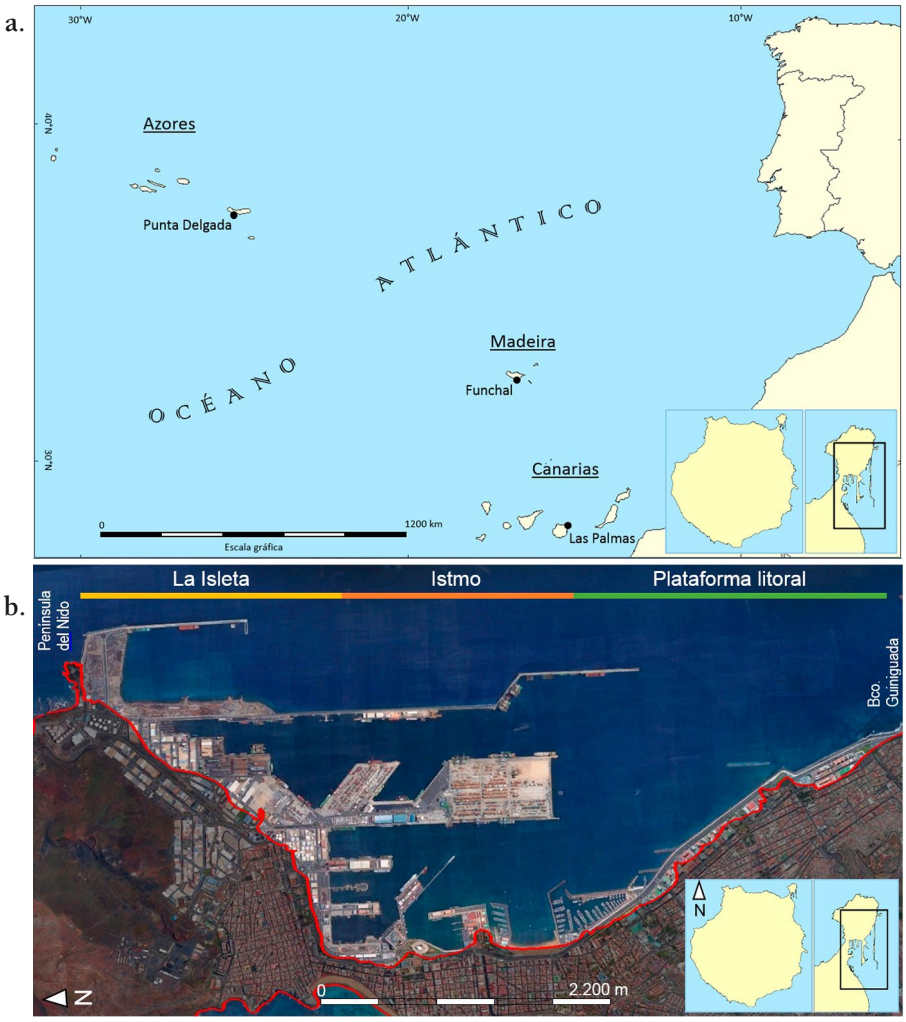
Este trabajo se publica bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional.

El estudio se centra en el período que transcurre desde las fases anteriores al inicio de las obras del puerto de La Luz (1883), cuando el litoral se encuentra escasamente alterado, hasta la actualidad. No obstante, el proceso de transformación del litoral se puede considerar casi finalizado a finales de la década de 1970, cuando ya la ciudad baja, en contacto con el puerto, está prácticamente consolidada y nada o casi nada queda de la costa original.

El ámbito de estudio abarca el litoral oriental de la ciudad, desde la península del Nido, al norte, hasta la desembocadura del barranco Guiniguada, al sur. Se realiza un análisis diacrónico que aborda las diferentes etapas de crecimiento del puerto y de la ciudad, del que se propone una periodización a partir del análisis descriptivo de la documentación histórica consultada, en especial los planes de desarrollo portuario y urbano.

El ámbito de estudio se divide en tres grandes unidades: La Isleta, al norte; el tómbolo-istmo de Guanarteme, ocupando una posición central; y al sur la plataforma litoral, desde Santa Catalina hasta el barranco de Guiniguada (Figura 1).

Figura 1. a. Mapa de localización de Gran Canaria en el contexto del Atlántico medio septentrional; b. Ámbito de estudio y recreación de la línea de costa natural previa a las obras portuarias y expansión de la ciudad



Fuente: GoogleEarth®. Grafcan. Planes de desarrollo portuario. Elaboración propia

2. Metodología

El trabajo se lleva a cabo a partir de la recopilación y tratamiento de documentación consultada en diversos archivos y organismos que permiten reconstruir las distintas fases de expansión urbana y portuaria, así como la consecuente transformación del litoral. Las fuentes básicas usadas son el archivo de la

Autoridad Portuaria de Las Palmas, la Oficina de Planeamiento del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, el Museo Canario, el fondo cartográfico y fotografías aéreas del Departamento de Geografía de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC), el fondo fotográfico de la Fundación para el estudio y desarrollo de la artesanía canaria (Fedac) y el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas. Asimismo, se consultaron varias obras impresas, entre las que destacan: Martín Galán (2001 y 2007); Herrera Piqué (1978, 1984 y 2008) y Cáceres Morales (2011), entre otras. Además, se han empleado imágenes del Mando Aéreo de Canarias publicadas por Medina Sanabria (1996) que han resultado muy útiles para analizar el proceso conjunto de transformación del litoral, el puerto y la ciudad, así como la recopilación cartográfica de Tous Melián (Tous Melián y Herrera Piqué, 1995).

Se trata por tanto de un trabajo de carácter descriptivo que a través de la documentación a la que se ha tenido acceso propone una periodización del proceso de transformación de la costa urbana oriental de la ciudad de Las Palmas, así como una reconstrucción gráfica de dicho proceso. Para ello, primeramente se ha recreado la línea de costa original a partir de diferentes planos y material gráfico, e incluso descripciones literales y demarcaciones de costa, aspecto este que se llevó a cabo por medio de la superposición de imágenes georreferenciadas. Seguidamente se volcó sobre una imagen actualizada del puerto las sucesivas ampliaciones (y demoliciones) que han tenido lugar en el puerto de Las Palmas con las siguientes fases: Recreación de la línea de costa anterior a 1883 y transformaciones sucesivas de los períodos 1883-1903; 1903-1935; 1935-1954; 1954-1960; 1960-1970; 1970-1980; 1980-1990; 1990-2000 y 2000-2015.

A partir de las transformaciones secuenciadas según se ha expuesto en el párrafo anterior se propone una periodización del proceso de transformación del litoral tomando como base de la misma las causas que la generaron y la magnitud de la misma.

Para abordar este trabajo ha resultado decisiva la aportación de los planes y proyectos de las obras del puerto que figuran en el archivo de la Autoridad Portuaria, documentación que ha permitido reconstruir de manera cronológica las sucesivas fases de crecimiento del puerto y la consecuente transformación del litoral.

El trabajo se presenta dividido en cinco apartados, más las referencias bibliográficas: los dos primeros son introductorios y están destinados a definir el objeto y ámbito de estudio, así como la metodología y fuentes. Un tercer apartado expone los resultados en relación al proceso de transformación del litoral oriental de Las Palmas y las fases que se han considerado para dicho proceso según los datos obtenidos a partir de los planes y proyectos portuarios. El siguiente apartado realiza una discusión de los resultados en relación a cada una de las fases en que hemos dividido el estudio y por último, cerramos esta investigación con las conclusiones que se han extraído de la misma a modo de síntesis.

3. Resultados

3.1. El litoral de Las Palmas de Gran Canaria. Caracterización natural y etapas en el proceso de transformación

El litoral de la actual ciudad de Las Palmas de Gran Canaria se encontraba muy poco alterado hasta 1883 y en él se podía distinguir tres ámbitos: La Isleta, El istmo y la plataforma litoral. Al norte del ámbito de estudio La Isleta presentaba una costa irregular, acantilada y quebrada (Hansen Machín, 1985). El espacio portuario en el litoral de La Isleta va desde la Península del Nido y la Baja del Palo (al noreste), hasta el istmo de Guanarteme (al sureste). Entre riscos y cantiles existían varias calas: la playa del Sebadal[3] (de arenas organógenas), al abrigo de la Península del Nido; Playa Blanca, localizada entre el Castillo de La Luz y la batería de San Fernando, lugar elegido por Clavijo y Pló para la ubicación de su proyecto de muelle de 1857, y la mayor de todas y también desaparecida playa de San Rafael, que marca el inicio del istmo.

El istmo o tómbolo de Guanarteme es una costa baja y arenosa donde destacaban dos promontorios rocosos: el saliente que hoy día es el arranque del muelle de Santa Catalina y el arrecife que albergaba el baluarte del mismo nombre, desaparecido en 1935-37 para construir el muelle frutero, actual Base Naval. Al sur de ésta se encuentra la playa de las Alcaravaneras, que se forma tras la construcción del dique por-

3 Esta playa (hoy desaparecida) dio nombre a la urbanización industrial homónima construida a finales del siglo XX en la zona colindante con el puerto y que en su etapa de planificación iba a recibir el nombre de "Urbanización Escarlata".

tuario y cuyas arenas se extienden hacia el sur unos 300 metros hasta la desembocadura del barranquillo de Don Zoilo (Avenida Juan XXIII), donde termina el Istmo y empieza la plataforma litoral.

En esta zona meridional se localizan el Caletón (barrio de Fincas Unidas-Tomás Morales) y la Playa Bonita. Esta última se encontraba junto al denominado Charco de los Abades, al norte del antiguo Muelle Las Palmas, que es también la desembocadura del Barranquillo de Mata (actuales calles Bravo Murillo y Muelle Las Palmas). Aquí existía una pequeña playa de piedras que servía para múltiples trabajos de los carpinteros de ribera antes de que estos se desplazaran al nuevo puerto a finales del XIX. Por último está la Playa de Triana o de la Marina (Figura 2), que se prolongaba hasta la desembocadura del Guiniguada, punto más meridional del ámbito estudiado.

Figura 2. Antigua playa de Triana y actual calle Francisco Gourié (se indica en el mapa auxiliar la posición aproximada)

Fuente: Colección privada Pepe Medina

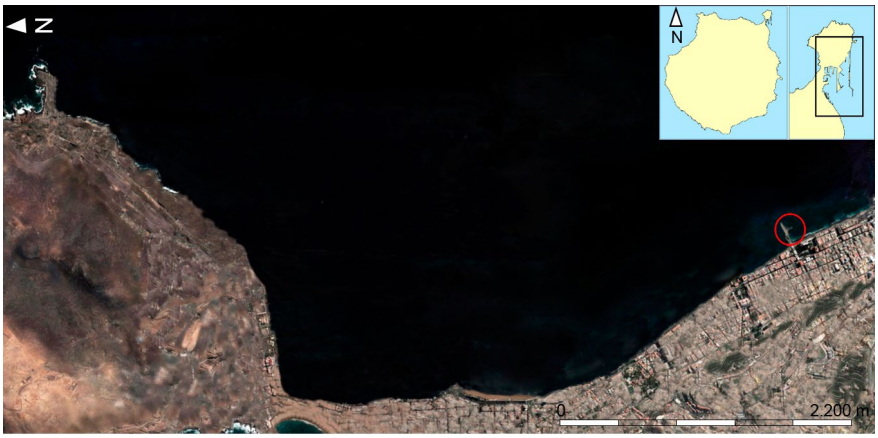
A día de hoy, no queda nada de todo lo comentado en los párrafos anteriores (está bajo los terrenos ganados al mar por la ciudad y el puerto), salvo la playa de Las Alcaravaneras. La transformación del litoral ha sido muy intensa y rápida, estando prácticamente concluida en la década de 1970, con puntuales intervenciones posteriores en el litoral próximo a la trama urbana y transformaciones de mayor envergadura en La Isleta.

El proceso de transformación del litoral está asociado al incremento de las expectativas portuarias y urbanísticas sobre esos terrenos de forma que los desarrollos de puerto y ciudad han terminado por transformar por completo este espacio. Atendiendo a la expansión portuaria y al crecimiento urbano en el litoral de la ciudad de Las Palmas se pueden distinguir las fases que seguidamente se abordan.

3.1.1. De 1883 a 1937. primeras fases de transformación del litoral como resultado de la construcción del puerto de La Luz y muelle frutero Virgen del Pino

Hasta 1883 la transformación del litoral fue escasa y se limitaba a un pequeño muelle construido junto a las murallas de la ciudad, donde hoy están las calles Muelle Las Palmas y Bravo Murillo (Figura 3). El 26 de febrero de 1883 comienzan las obras del puerto de refugio de La Luz, no sobre el proyecto de Clavijo (1857) (Martín Galán, 2001; Archivo de la Autoridad Portuaria), sino según el de Juan de León y Castillo, quien previendo los futuros crecimientos del tráfico marítimo diseñó un muelle mucho mayor que abrigaba toda la bahía de La Isleta. Este muelle parte del actual cruce entre las calles Juan Rejón y Albareda. Con el comienzo de las obras el barrio del Puerto experimentó un gran auge constructivo resultado de una numerosa inmigración procedente del interior de Gran Canaria, de Lanzarote y de Fuerteventura (Medina Sanabria, 1996), pero su desarrollo se debió casi exclusivamente a la autoconstrucción, generando una barriada desestructurada y de distribución anárquica, tal y como se recoge en los planos del Proyecto de Puerto de Refugio firmado por Ramonell Obrador en 1916.

Figura 3. El litoral natural de la ciudad, antes de la construcción del Puerto de La Luz en 1883

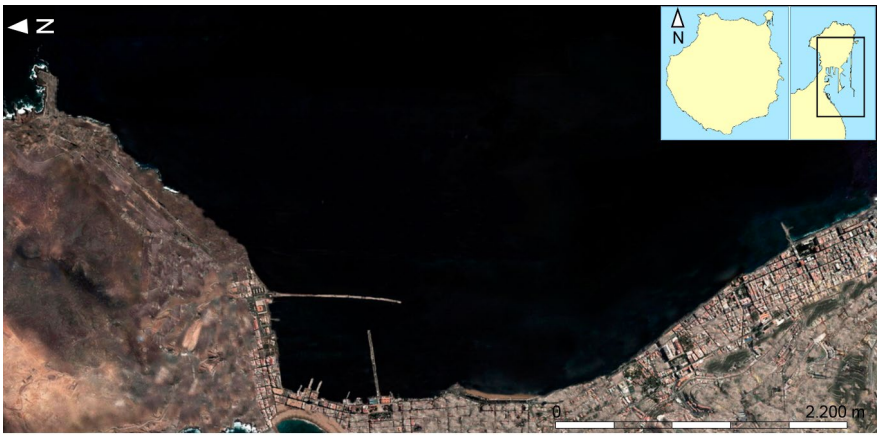


* Se indica con un círculo el antiguo Muelle de Las Palmas, hoy desaparecido.

Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y Proyecto de puerto de refugio de Juan de León y Castillo (en Ramonell Obrador, 1916). Elaboración propia

Al finalizar este período el litoral ha experimentado un cambio notable, especialmente en el tramo comprendido entre los muelles de La Luz y el transversal de Santa Catalina (Figura 4), espacio que Eduardo Cáceres denomina como "centro de negocios" (Cáceres Morales, 2011, p. 59). Es en este espacio, ya conformado en 1903, donde se implantan mediante concesiones administrativas diversas empresas carboneras, entre las que se encuentran Miller y Cía, Grand Canary Coaling, Blandy Brothers y Woermann[4] siendo esta última la que mayor afección genera sobre el litoral con sus pantalanes y tinglados. Todas están en el interior de la dársena, salvo alguna excepción al sur del muelle Santa Catalina, como la concesión de Don Salvador Cuyás.

Figura 4. Puertos de Las Palmas, La Luz y Santa Catalina, en 1903



Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas según Plan de Mejoras del Puerto de La Luz (Suárez Galván, 1910) y Mmodificado de dicho proyecto por Suárez Galván y Carreras Irigorri (1916). Ambos proyectos, más el realizado por Ramonell Obrador en 1916 permiten recrear esta imagen. Elaboración propia

Hasta el inicio de las obras del puerto de La Luz el litoral al norte del Muelle Las Palmas estaba muy poco transformado, al tiempo que la ciudad ya había iniciado una tímida expansión hacia el norte. Sin embargo, con la construcción del puerto el crecimiento urbano se aceleraría. En 1898 la ciudad dispuso de un primer documento urbanístico, redactado por Laureano Arroyo[5], quien acomete la ordenación del Barrio

4 Plano de concesiones, Autoridad Portuaria.

5 Según documento manuscrito del Gobernador Civil, de fecha 24 de julio de 1905, en nombre del Rey y de la Reina Regente, se dispone "1º que se apruebe el proyecto de ensanche de la Ciudad de Las Palmas de la Gran Canaria redactado por el arquitecto Don Laureano Arroyo (…)", y que se apruebe la distribución de zonas del ensanche hechas por el Municipio en 2 de abril de 1893… las nuevas calles tendrán las anchuras respectivas de 24, 18 y 12 metros con chaflanes de 4 en los cruces. (Texto manuscrito, sin paginar).

de Santa Catalina, frente al muelle del mismo nombre, pero olvida planificar el de La Isleta. En relación a esta planificación existe un "Expediente relativo al ensanche de la Ciudad de Las Palmas" en la zona del Puerto de la Luz[6] en el que se insta al ingeniero encargado de las obras portuarias que manifieste su parecer. Éste contesta advirtiendo que el Puerto de Refugio de la Luz está completamente acabado (en 1898), no así el muelle transversal de Santa Catalina (que sólo tiene en esa fecha 200 m. de dique construido, aunque las obras avanzan a buen ritmo), no habiendo nada ejecutado respecto a los muelles de ribera (proyectados entre el de La Luz y Sta. Catalina), aclarando que los "pequeños trozos que en el plano general aparecen como construidos, pertenecen a explanadas de servicio anejas a los almacenes que están detrás" y que han sido realizadas por iniciativa de particulares. El ingeniero también advierte que habrá espacio suficiente (se refiere a la línea de costa entre ambos diques) para "grúas, vías de servicio, depósitos, almacenes y cuantos medios sean necesarios al comercio", lo que nos da idea de la orientación portuaria de estos terrenos entre el Castillo de La Luz y el parque Santa Catalina. No pone objeciones al Plan urbano de Arroyo.

En estas primeras décadas del siglo XX también se construye el dique León y Castillo y se rellena la ribera entre éste y el de La Luz, ganando terreno al mar (explanada Tomás Quevedo) (Figura 5), donde hoy se localiza el edificio de la Autoridad Portuaria. Entre 1935 y 1937 se construye al sur del de Santa Catalina el muelle frutero Virgen del Pino (Figura 5), si bien la Guerra Civil propicia su adquisición por parte del Ministerio de Marina para emplazar la base naval, por la que debía realizar una compensación de 7 millones de pesetas que nunca llegó a satisfacer.

La construcción de este nuevo muelle facilitó la acumulación de arena en la playa de Alcaravaneras. Las primeras referencias a esta playa las encontramos en un escrito que remite el ayuntamiento a la Junta de Obras del Puerto, en diciembre de 1935[7], en el que solicita

> a los efectos de su municipalización, se le cedan los terrenos de la zona marítimo terrestre que limita con la avenida pública frente al barrio de las Arenas de esta ciudad para mejorar el ocio y recreo urbano por la espléndida playa de arena perfectamente utilizable como paseo, baños (…).[8]

En este mismo escrito y refiriéndose a la carretera del puerto se dice que

> Por esa vía circula toda la corriente turística que diariamente nos visita y por ello viene mereciendo de esta municipalidad la máxima atención (…) todos los alrededores que son asiduamente concurridos por la colonia extranjera que pasa en Las Palmas largas temporadas.[8]

Figura 5. Muelles de León Castillo, La Luz, Santa Catalina, Base Naval (antiguo muelle Virgen del Pino) y Muelle de Las Palmas, 1940

Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Basado en la información recogida en el Plan de obras del puerto de La Luz o Plan Conesa (1937) y Plan General de Ampliación del Puerto de La Luz (firmado por el Ingeniero Jefe Pedro Morales en 1947). Elaboración propia

6 Referencia "doc. Obras Públicas. Provincia de Las Palmas. Negociado, puertos y concesiones". Archivo de la Autoridad Portuaria)

7 El ayuntamiento solicita la cesión gratuita de la indicada playa haciendo uso del derecho que le concede el RDL de 26 de julio de 1929, en relación con el de 2 de octubre de 1927. (En realidad, estos Reales Decretos hacen alusión a concesiones para construir muelles, embarcaderos, astilleros, formar salinas, pesquerías, marismas, etc., nada dice sobre la sesión de la titularidad). Esta iniciativa, referida obviamente a Las Alcaravaneras, está promovida por la Junta de Iniciativas de Turismo y su presidente por aquel entonces, Sr. León Santanach.

8 Escrito de solicitud del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria a la Autoridad Portuaria de fecha 10 de diciembre de 1935. Archivo de explotación-concesiones LEG. 33C; CAJ 36–LEG 33. Varios-ayuntamiento. 1898-1964 (sin paginar). Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

La Playa de Las Alcaravaneras es hoy un elemento destacado del litoral de Las Palmas. Su relación con el puerto es patente, viéndose afectada por las obras de este último. Cabría afirmar que en efecto esta playa se ha visto favorecida por las obras del puerto. Así se desprende no sólo de la cartografía consultada, sino también de las reivindicaciones de propietarios de parcelas en la zona (como los herederos de la condesa de Artaza, o Don Tomás Valido), quienes pleitean por la propiedad de los terrenos que se habían ganado al mar. Para resolver esta polémica el Ministerio de Obras Públicas efectuó un deslinde de la Zona Marítimo Terrestre en 1958 para contrastarlo con el realizado en 1916. La nueva delimitación confirma que hay una mayor extensión de terrenos, pues la línea de "pleamar equinoccial" que se adopta como referencia para deslindar se encuentra en 1958 mucho más al este, evidenciando el "crecimiento" de tierra emergida ganada al mar. Las posteriores construcciones en el Istmo paralizaron los aportes de arena a esta playa, causándole problemas de regeneración que hoy persisten.

En estos momentos la ciudad experimenta un notable avance demográfico debido a la inmigración de efectivos venidos del interior de la isla y también de Lanzarote y Fuerteventura con motivo de la mano de obra que el puerto necesita. Esta población se asienta sobre todo en el barrio de La Isleta, muy próximo al recinto portuario, cuyas obras fueron el acicate de este desarrollo demográfico (Martín Ruiz, 1982; Martín, 2001; planos del archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas). Como resultado de este proceso los nomenclátores correspondientes a los años 1892 y 1920 contemplan como entidad de población independiente y diferenciada el Puerto de la Luz, cuya referencia aparece por primera vez en 1892 (donde se le considera "lugar" con 80 viviendas y 438 habitantes). Aunque durante estos años la ciudad (Las Palmas, tal y como aparece en los nomenclátores) crece hacia el norte, no es hasta finales de los años 20 que se enlaza la ciudad vieja con el nuevo núcleo portuario. En el nomenclátor de 1930 el Puerto de la Luz ya figura recogido como barriada, con 2.808 edificios y una población de 20.913 habitantes, frente a los 39.230 de Las Palmas.

Esta primera etapa supone una transformación intensa del litoral ubicado al norte de la ciudad, entre las actuales calles de Mesa y López (base naval) y el arranque del dique de León y Castillo. Frente a la etapa previa a 1883, donde las escasas alteraciones del litoral quedaban restringidas al pequeño Muelle de Las Palmas, se asiste en estos últimos años del XIX y primeras décadas del XX a un crecimiento muy importante que trajo consigo una alteración profunda del litoral como resultado de la construcción de los muelles.

3.1.2. De 1937 a 1970. Etapa de consolidación del puerto y la ciudad baja. Fuerte transformación del litoral por crecimiento urbanístico

El período que va desde 1937 hasta 1970 es fundamental en el proceso de transformación del litoral naciente de Las Palmas. Al norte de Las Alcaravaneras se han concentrado todas las obras portuarias, salvo el muelle para embarcaciones menores (muelle deportivo), que se anexa y acota justo al sur de esta playa, y el muelle de Las Palmas en San Telmo que desaparecerá enterrado para ganar una explanada urbana. Entre Las Alcaravaneras y el Guiniguada la ciudad, ya consolidada frente a la costa, irá ganando terreno al mar. Un ejemplo de ello es la Avenida Marítima, proyecto firmemente perseguido por el ayuntamiento que ya había encargado un estudio sobre la posible extensión de la ciudad hacia el mar entre el Guiniguada y Bravo Murillo (muelle Las Palmas) en 1927 (Mirrallave Izquierdo, 1990).

Por su parte el puerto crece entre la playa ya mencionada y la península del Nido en La Isleta. Aquí se realiza un nuevo muelle[9] junto al Castillo de La Luz, que había sido declarado monumento histórico artístico por el Ministerio de Educación Nacional en 1941[10]. Quizás por esta razón, el Ministerio del Ejército entregó al de Hacienda el Castillo en 1942 (no teniendo ya utilidad militar y representando unos gastos de mantenimiento que el Mº del Ejército no desea afrontar), aunque reservándose los derechos de 12.800 m^2 de los terrenos circundantes.

El Castillo de La Luz ganó notoriedad, de tal manera que en el Plan General de Ampliación del Puerto de La Luz, firmado en 1947 por Morales Pleguezuelo, se advierte que la urbanización de esta zona debe "armonizar en lo posible con el ambiente que le da el Castillo" (Morales Pleguezuelo, p. 3) y que con la solución adoptada para el muelle pesquero son compatibles éste, su explanada y el citado monumento.

9 Anteproyecto General del Puerto Pesquero, redactado por el Ingeniero Director del Puerto, Rafael Picó, en 1953.
10 Decreto de 12 de julio de 1941.

El Castillo quedará dentro de una plaza rectangular de 105x55 m y una superficie de 5.700 m^2. "Por medio de una muralla se independizará completamente el Castillo de las instalaciones pesqueras". Y dice expresamente a continuación que las obras del muelle pesquero "son simétricas respecto a un eje normal a la calle de Juan Rejón, que pasa por el centro del monumento. Esta manera de disponerlas (se refiere a las obras) favorece la urbanización de toda la zona". Por otra parte, el viejo muelle de La Luz se ensancha y desmantela parcialmente para facilitar la entrada de buques a la dársena interior del puerto. Se sigue modificando el perfil costero entre los muelles de Santa Catalina y La Luz, con el fin de ganar el necesario espacio de maniobrabilidad y, sobre todo, conseguir por fin una vía de servicio tan necesaria como deseada (ya propuesta en el Plan General de 1916 por Ramonell-Obrador). Se consiguen así explanadas que suponen una superficie ganada al mar de unas 22 hectáreas, hecho que diferencia esta etapa de la precedente. Esta circunstancia marcará esta nueva etapa, pues hasta estos momentos las explanadas ganadas al mar habían sido testimoniales, mientras que a partir de esta fase será la ciudad la que vea como avanza su trama hacia el mar mediante concesiones vitalicias otorgadas por el Mº de Fomento.

El primer proyecto de ensanche de la ciudad hacia el mar recibió el nombre de CIDEMAR[11] y la tramitación del mismo (autorizaciones y permisos) corrieron a cargo del arquitecto vasco Secundino Zuazo[12], quien debió entregar al puerto 192.000 pesetas de depósito. La concesión solicitada, la nº 97, fue autorizada el 31 de diciembre de 1951, estableciendo un plazo de finalización de las obras de 8 años. En 1959 se solicitó prórroga de 2 años para concluir la explanada, aludiendo para justificar el retraso el agotamiento de la cantera que servía la piedra (que era la de La Isleta y que pertenecía a la Junta del Puerto), y los temporales que afectaron a las obras durante su ejecución. El nuevo plazo se cumple. El remate de las obras aparece firmado en diciembre de 1961 y afectaron a una superficie de 128.759 m$^{2.}$

La nueva ciudad del Mar, que ya había sido planificada por el propio Zuazo en su Plan de 1944, contó con el abogado Rafael Cabrera como presidente del Consejo de Administración de Ciudad del Mar S.A. (CIDEMAR), empresa constituida en 1950 para llevar adelante el proyecto. Hoy día una de las avenidas ganadas al mar a naciente de Triana lleva su nombre.

En la década de 1960 se inició un segundo proyecto de urbanización y se procedió a colmatar los terrenos ganados al mar, en este caso al norte del Muelle Las Palmas y hasta el comienzo de la playa de Las Alcaravaneras. Pero antes, ya se había procedido a realizar una pequeña explanada, la que corresponde a las instalaciones del Club Natación Metropole[13].

Así aparece expuesto en el Anteproyecto de aprovechamiento de las playas y zonas marítimo-terrestre de la costa que lindan con el núcleo urbano de la ciudad de Las Palmas (1960), cuando en referencia a la solicitud realizada por el club[14] se comenta que habiendo éste solicitado una concesión cuya tramitación está paralizada y que pide terrenos justo en la prolongación hacia el mar de los jardines del hotel Santa Catalina, en cambio, se propone en su lugar que se le otorgue la concesión justo al norte de los terrenos demandados, pues estos últimos, ganados al mar con la nueva avenida (entre las calles Francisco González Díaz y Núñez de Arce), "deben formar parte del conjunto del actual parque y del antiguo hotel Metropole"[15]. Asimismo, siguiendo indicaciones del alcalde Ramírez Bethencourt se propone que las alturas de los edificios del nuevo club se limiten a la rasante de la calle León y Castillo con el fin de evitar perder las perspectivas sobre el mar desde los jardines del Santa Catalina. Finalmente, la concesión se publica en el BOE de 12 de marzo de 1962, retrasándose las obras durante 2 años, de tal manera que cuando se acomete el relleno del espacio que va desde Las Alcaravaneras hasta CIDEMAR ya existe una prolongación casi intermedia que corresponde al actual Club Natación Metropole.

Por tanto, cronológicamente, la última de las intervenciones de esta etapa es la que corresponde a la urbanización de los terrenos al norte de Muelle Las Palmas, prolongación de CIDEMAR. Ésta se realiza a partir del "Proyecto de dique y explanada para la ejecución del Plan General de urbanización de la ciudad

11 Según consta en el Proyecto de dique y explanación para la ejecución del Plan General de Urbanización de la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria (Ensanche de Triana) autorizado por O.M. de 31 de diciembre de 1951.

12 La tramitación y una interesantísima documentación sobre este expediente puede ser consultada en el Archivo de la Autoridad Portuaria: Explotación concesiones LEG. 18, Cajas 23 y 24.

13 Según plano de deslinde de la zona marítimo terrestre del terreno afectado por la concesión solicitada por el Club Natación Metropole para la construcción de una explanada y piscina. Firmado el 2 de febrero de 1961. Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

14 Petición realizada por D. Luis Piernavieja, presidente del Metropole, el 6 de diciembre de 1958.

15 Anteproyecto de aprovechamiento de las playas y zonas marítimo-terrestre de la costa que lindan con el núcleo urbano de la ciudad de Las Palmas (1960), p. 37.

de Las Palmas en la zona de la costa entre el muelle Las Palmas y La Playa de Las Alcaravaneras" (Firmado por el ingeniero González Negrín, en 1959).

En un primer momento se planteó para los terrenos ganados al mar un terraplén natural de perfil 4/3, pero luego se decidió realizarlo mediante tetrápodos de hormigón, que hoy pueden observarse al pie de la avenida marítima, lo que dio lugar a un perfil menos tendido que el originalmente previsto. El proyecto sufrió un replanteo en 1964 y la variación del perfil costero llevó a la Comandancia Militar de Marina de la Provincia de Las Palmas a enviar un escrito advirtiendo de la necesaria corrección de la carta náutica nº 5081, solicitando al ayuntamiento que informe sobre el estado de las obras para proceder a modificar la referida carta de navegación.[16]

La construcción de los terrenos con edificios altos supone una pantalla desde el mar sobre la trama urbana antigua. Según escrito del alcalde José Ramírez Bethencourt de 2 de mayo de 1964, existían empresas muy interesadas en adquirir estas parcelas para "proyectos turísticos de gran envergadura"[17], incluso antes de crear la explanada de dichos terrenos. A tenor de los resultados, y visto que a día de hoy el único hotel de la zona es el Iberia, tal iniciativa no llegó a materializarse.

Figura 6. Muelles de León y Castillo, La Luz, Muelle pesquero, Santa Catalina, Base Naval. Se observa el crecimiento urbano al sur del puerto (1970)

Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. La transformación del litoral afecta sobre todo a la franja que discurre al sur de la Playa de Las Alcaravaneras donde se procede a ganar terrenos al mar por medio de los proyectos de CIDEMAR y Club Náutico. Reconstrucción a partir de la documentación del Plan General de Ordenación del Puerto de La Luz (firmado por Granda Villar en 1960); Plan General de Ordenación y Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas y anteproyecto de la Dársena Exterior-Primera fase o Plan Vigueras (1964); Plan de las obras de infraestructura del puerto (Argenti Ulloa, 1971) y Plan General de Actuación de Fernando Navarro Miñón (1982). Elaboración propia

Otro de los usos demandados era la construcción de una vía que conectase la autopista del sur con los muelles, objetivo de interés común tanto para el ayuntamiento, como para el propio puerto. La concesión se obtiene por O.M. de 11 de julio de 1963, posteriormente modificada por O.M. de 15 abril 1964, y el acta de reconocimiento final de las obras de la cuarta y quinta fases de la Avenida Marítima aparece ya firmada con fecha del 12 de diciembre de 1966.

Por tanto, esta tercera etapa, que supuso una profunda transformación del litoral como resultado de las explanadas y terrenos ganados al mar, en buena parte destinados al crecimiento urbano, puede considerarse cerrada a finales de la década de 1960 (Figura 6). De hecho, es un momento en el que se consolida el crecimiento de la ciudad baja y puede darse por concluido el crecimiento de la trama urbana en contacto con el espacio portuario.

Durante este periodo se produjo un cambio sustancial en la estructura económica de la isla, pues la agricultura deja paso al sector servicios y al turismo. Ahora se incrementa la inmigración con gentes venidas de otras latitudes (América, Europa y África). Esto supone un crecimiento real de la población

16 Archivo de la Autoridad Portuaria. Explotaciones y concesiones. Caja 10, legajo 8.

17 Proyecto de dique y explanada para la ejecución del PG de urbanización de la ciudad de Las Palmas en la zona de la costa entre el muelle Las Palmas y la playa de Las Alcaravaneras (firmado por el ingeniero Ruperto González Negrín en 1961). Archivo de la Autoridad Portuaria.

muy importante, como no se había conocido en fechas anteriores. Se consolida la parte baja de la ciudad y comienza la expansión de la periferia urbana (Martín Ruiz, 1982). La ciudad alcanza una población de 260.368 habitantes según nomenclátor de 1970 (Instituto Nacional de Estadística, 1973). Este año es clave en el proceso estudiado, pues marca la consolidación de la ciudad baja y, por tanto, un cambio en la dialéctica entre el puerto y la ciudad del que se infiere el comienzo de una nueva etapa, la de la modernización y adaptación del litoral.

3.1.3. Desde 1970 hasta la actualidad. La modernización y crecimiento del puerto. La dársena exterior y la zona industrial del Sebadal

Desde 1970 en adelante el puerto se extiende a naciente del dique León y Castillo y todas las transformaciones tienen lugar lejos de la ciudad, que como avanzamos se encontraba ya consolidada en la franja de contacto con el recinto portuario. Ahora se construye el dique Reina Sofía y más tarde el Nelson Mandela. Se sigue ganando terreno al mar para uso naval e industrial lo que cambia el perfil del frente marítimo de esta zona y genera nuevas tensiones con esta parte de la ciudad (Delgado Aguiar, 1998; Casariego, Guerra, Ley & Palop, 1999). Donde hasta los setenta y ochenta se encontraban usos logísticos y navales, aparecen nuevos usos más "amables" con la morfología urbana, produciéndose una "terciarización" del puerto en esta franja de contacto con la ciudad, relegando los usos industriales y logísticos hacia las dársenas exteriores. Se construye el muelle deportivo al sur de Las Alcaravaneras y se adapta el muelle de Santa Catalina para el tráfico de cruceros. Junto al mismo se realiza un centro comercial y el parque Islas Canarias (azotea a su vez del intercambiador del transporte urbano colectivo). Además, dentro de esta nueva estrategia de transformar este espacio de contacto entre el puerto y la ciudad, al norte del muelle Santa Catalina y a continuación del centro comercial, se ha construido un gran acuario y están previstos un paseo y una pasarela que pretende conectar el puerto con la playa de Las Canteras, al otro lado del istmo. Asimismo, también se encuentran avanzadas las obras del parque marítimo entre la base naval y la avenida de Mesa y López, gran zona comercial de la ciudad, como prolongación del propio parque de Santa Catalina.

Al sur, entre la base naval y el muelle deportivo, se ha construido un pantalán para el Club Náutico, al norte de Las Alcaravaneras, así como un nuevo club náutico (Varadero), al sur de esta playa. Además, esta zona de arenas organógenas también entra en la planificación de toda esta franja de ocio urbano-portuario, pues cuando en 1984 se redactó el PEPRI[18] mediante el que se pretendía proyectar los tramos VI y VII de la autovía marítima, figuraban entre sus objetivos "mejorar y sanear la Playa de Las Alcaravaneras, mediante la construcción de tres pantalanes o diques de escollera que permitan aumentar la superficie de la playa aprovechable, y la colocación de barreras antigrasas (…)" (PEPRI, p. 14).

En esta etapa no hay nuevo crecimiento urbano litoral, pero sí estrategias orientadas a alcanzar una mayor relación entre los espacios urbanos y portuarios (del Nero Beneitez, 2007 y 2008). El puerto ahora crece hacia la península del Nido, alejándose de la ciudad y permitiendo nuevos proyectos urbanos en la zona del istmo (González Morales y Armengol Martín, 2006), especialmente en el entorno del muelle de Santa Catalina, hoy base de cruceros (Figura 7).

En realidad se trata de un nuevo paradigma cimentado sobre la evolución que los aspectos medioambientales han ido teniendo en toda la sociedad, pero también en cómo ha evolucionado la apreciación que el ciudadano tiene respecto a su puerto. Al mismo tiempo, los gestores urbanos y portuarios han ido adaptándose a estas nuevas circunstancias y, como reflejo de ello, la planificación de ambos espacios, la ciudad y el puerto, ha sido mucho más consensuada y existe hoy día una mayor integración entre estas dos realidades (Del Nero Beneitez, 2008).

En este contexto se aprueba la Ley del Suelo (R.D. 1346/1976, de 9 de abril), y cambian de manera sustancial los fundamentos de la planificación que apreciamos en muchos de los planes históricos del puerto (incluso en el de Modesto Vigueras, de 1964[19]), en los que se hacía prevalecer la funcionalidad de las instalaciones portuarias por encima de cualquier otro aspecto, incluido el de la integración con la ciudad.

---

18 Plan Especial de Protección y Reforma Interior tramos VI y VII de la Autovía Marítima (Alcaravaneras-Belén Mª). Constructora: HUARTE.

19 Plan General de Ordenación y Obras del Puerto. Anteproyecto de la Dársena Exterior. Proyectos Y Obras. CAJ. 334, LEG. 423, EXPDTE. 410. Archivo Autoridad Portuaria.

Figura 7. Muelles Reina Sofía, Transformación del León y Castillo en muelle de contenedores, Muelle La Luz, Pantalán de Cori, Muelle pesquero, Transformación del Santa Catalina en muelle de cruceros (1ª fase), Base Naval, puertos deportivos (Náutico y Varadero), diques de abrigo para temporales del sur (2000)

Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas e imágenes aéreas de Grafcan (2000). Elaboración propia

Un buen ejemplo es el Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de La Luz de 1991[20]. Éste se redacta "porque el PGOU de la ciudad de Las Palmas (…) determinó que la zona de servicio del Puerto sería objeto de planificación a través de un plan especial" (Autoridad Portuaria, 1991, p. 7), lo que a todas luces evidencia la confluencia de los documentos de ordenación, y lo que es más importante, la influencia del PGOU respecto de aquellos.

Este protocolo (Plan Especial del Puerto de La Luz y de Las Palmas. Anejo nº 5, pp. 136-144) es un documento esencial del nuevo puerto (y su ciudad). Las autoridades portuarias reconocen el impacto que genera su actividad y que ésta "necesariamente ha de ir armonizada con el desarrollo urbanístico de la ciudad" (op. cit. Anejo nº 5, p. 138). Por ello se celebraron diferentes reuniones entre los responsables de gobierno de ambas instituciones (Autoridad Portuaria y Ayuntamiento), alcanzándose la conclusión de que "es preciso iniciar una nueva etapa de relaciones ciudad-puerto, que permita armonizar y desarrollar de forma conjunta el desarrollo urbanístico y portuario" (op. cit. Anejo nº 5, p. 143).

Figura 8. Muelles Nelson Mandela, Reina Sofía, La luz transformado en muelle de contenedores (terminado), La Luz, pantalán de Cori, Muelles pesquero, Santa Catalina transformado en muelle de crucero (2ª fase), Base Naval, puertos deportivos (Náutico y Varadero), diques de abrigo para temporales del sur (2017)

Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas e imágenes aéreas de Grafcan (2000 y 2017). Elaboración propia.

Todo esto no hace más que certificar el cambio de estrategia en el entendimiento entre la ciudad y su puerto, aspecto que, en nuestra opinión comienza a vislumbrarse con las propuestas del Plan Canarias a

20 Tal es así, que el archivo ya no registra este documento dentro del epígrafe Planes y Obras (como hasta este momento), sino como "Urbanismo-medioambiente".

comienzos de la década de 1960, su influencia sobre el plan de Granda de 1962 y las tremendas críticas vertidas desde el sector turístico, el Ayuntamiento y el Cabildo durante el proceso de información pública del mismo, que obliga a redactar un nuevo plan (el de Modesto Vigueras de 1964), que contempla la construcción de la dársena exterior y el emplazamiento en ésta de las actividades más agresivas del puerto.

Gracias a estas nuevas estrategias el frente marítimo se ha ido integrando cada vez más en la trama urbana, ganando un espacio para la ciudadanía, al tiempo que el aumento del consumo de suelo por la ciudad lleva a proyectar obras de infraestructura portuaria más costosas debido a la mayor profundidad donde deben realizarse. Como resultado del proceso, la Junta de Obras del Puerto (JOP) ha cedido más de un millón de metros cuadrados de sus terrenos a la ciudad, trasladando sus propios límites hacia el océano (Figura 8).

4. Discusión de resultados

El presente estudio tiene un carácter eminentemente descriptivo y pretende recrear el proceso de transformación del litoral de la ciudad de Las Palmas a partir de la documentación consultada. El análisis de la secuenciación de este proceso y de los cambios acontecidos permite establecer una periodización de la evolución experimentada por esta franja del litoral insular en relación a los desarrollos portuarios y urbanísticos.

Se trata de un proceso común a la práctica totalidad de ciudades portuarias donde existe una proximidad espacial entre el puerto y la trama urbana. De hecho, responde al esquema clásico de crecimiento portuario definido por Hoyle (1988, 1997/98) y ha sido bien estudiado en casos como Barcelona (Alemany Llovera, 1998; Magrinyà Torner y Maza Gutiérrez, 2002 y Capel Sáez, 2005, entre otros); Alicante (Navarro Vera, 1998); Gijón (Sánchez Pavón, 2003; García Quirós, 2007) y Cartagena (Andrés Sarasa, 1989), entre otras ciudades.

En este sentido, puerto y ciudad de Las Palmas presentan una evolución similar al modelo tradicional sugerido por Hoyle, por supuesto con matices y singularidades propias:

Tabla 1. Proceso de evolución portuaria del puerto de Las Palmas en relación a la periodización de B. Hoyle

PERIODIZACIÓN HOYLE		LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	
Período	**Eventos**	**Período**	**Eventos**
XV-XIX	**1. Primitive Cityport** Estrecha relación espacial y funcional puerto-ciudad	**XV-XVI**	Puerto Natural. Escasas infraestructuras portuarias y casi nula alteración del litoral salvo por estructuras defensivas. Fortaleza de La Luz y Torres de Santa Catalina, Santa Ana y San Pedro (San Cristóbal)
		XVIII-XIX	1790-1811 Muelle Las Palmas. 1863-73 primer dique en muelle de La Luz (inconcluso)
Fin. XIX-Prin. XX	**2. Expanding Cityport** Rápido crecimiento comercial e industrial lleva el desarrollo portuario más allá de los límites de la ciudad	**Fin. XIX-Prin. XX**	1883-1903 Constitución de la JOP y construcción de los muelles de La Luz y Santa Catalina. Rápido crecimiento comercial e industrial. También urbano 1935-38 Construcción del muelle frutero Virgen del Pino (hoy base naval) Exportación de plátanos y tomates y suministro de combustible (primero carbón, luego hidrocarburos) Primeras fases de crecimiento del puerto
Mitad XX	**3. Modern industrial Cityport** Crecimiento industrial. Desarrollo marítimo (containers y ro-ro) suponen la separación del puerto de la ciudad	**Mitad XX**	Crisis bélica y escasa actividad portuaria. Al retomarse ésta se centra en la industrialización del puerto lo que genera conflictos con la ciudad cuya trama se había extendido hasta generar un espacio tensionado
1960-1980	**4. Retraet from the waterfront** Desarrollo alejado de las zonas industriales	**1970-1990**	Dársenas exteriores. Construcción a naciente de los diques Reina Sofía y Nelson Mandela. Urbanización industrial El Sebadal (La Isleta) Especialización por zonas o desdoblamiento de las infraestructuras portuarias
1970-1990	**5. Redevelopment of the waterfront** Renovación urbana en las viejas infraestructuras portuarias. EL nuevo puerto consume espacios terrestres y marítimos.	**1990-2017**	Transformación de infraestructuras portuarias obsoletas. Terciarización. Terminal de cruceros, Centro Comercial el Muelle, Espacios libres y de ocio (Museo de la Ciencia) y Acuario Reconversión del waterfront

Fuente: Hoyle 1988 y 1997/98. Elaboración propia.

En esencia, el diálogo puerto-ciudad en el caso de estudio se adapta al siguiente patrón: inicios de unidad o correlación entre ambas realidades geográficas (muelle de Las Palmas, hasta 1883), crecimiento y distanciamiento, que se ve agravado por la deslocalización del Puerto de La Luz (1883), aislamiento y separación como resultado de la industrialización portuaria, pero al mismo tiempo crecimiento urbano hacia el nuevo centro económico y espacial que es el puerto (mediados del siglo XX) y a partir de los años setenta, tras la crisis económica del petróleo, un decrecimiento de las funciones industriales del puerto y el desarrollo de las zonas urbanas litorales. En la década de los ochenta se inicia una serie de mutaciones en las viejas infraestructuras portuarias que se acrecientan durante el final de siglo hasta desembocar en un acercamiento e integración de la ciudad y su puerto por medio de actuaciones de reconversión que marcan la tendencia de estas dos últimas décadas, a similitud de lo acontecido otras ciudades portuarias españolas, con Barcelona como caso paradigmático.

Pero en el caso que nos ocupa y en relación a la transformación del litoral, a partir del análisis secuenciado del proceso de origen y desarrollo del puerto, indefectiblemente unido a la expansión urbanística, se puede determinar una periodización diferente, pues la evolución del litoral pasa por las siguientes etapas:

1. Hasta la construcción del puerto de La Luz, las escasas infraestructuras portuarias estaban vinculadas con la trama urbana y el litoral había experimentado escasas alteraciones.
2. Desde 1883 y tras el inicio de las obras del puerto de La Luz comienza una transformación profunda del litoral causada por las obras portuarias.
3. Tras la Guerra Civil y el período de autarquía económica que sobreviene en la posguerra se reactiva el proceso de transformación del litoral, pero provocado en esta ocasión por grandes explanadas ganadas al mar para crecimiento de la trama urbana.
4. Desde la década de los ochenta se observa un cambio de paradigma y la franja litoral de contacto entre puerto y ciudad, ya consolidada en los setenta, entra en una fase de renovación que supone una mayor integración entre el puerto y la ciudad.

Este proceso, ya estudiado por autores como Burriel de Orueta (1974), Martín Galán (2001) o Ginés de la Nuez y Hernández Torres (2006), carecía sin embargo de una propuesta de periodización y una secuenciación gráfica del mismo en relación a la propuesta general de Hoyle y, sobre todo, en relación al proceso mismo de afección al litoral. En este sentido, a partir de los documentos de planificación del puerto, planes urbanísticos de la ciudad, y material gráfico de diferentes fondos (Fedac, Autoridad Portuaria, Mando Aéreo de Canarias, etc.), ha sido posible reconstruir y recrear las diferentes fases de crecimiento del puerto y la ciudad y la consiguiente transformación de la costa oriental de la ciudad como resultado de dichos desarrollos.

5. Conclusiones

Los puertos contribuyen a la creación del espacio urbano y ambas entidades se afectan recíprocamente. El proceso de transformación e integración de las tres realidades geográficas estudiadas: litoral, ciudad y puerto se inicia en el caso de Las Palmas de Gran Canaria en 1883, pues hasta ese momento la intervención sobre el litoral es mínima. En este proceso se pueden diferenciar las siguientes etapas:

1, Hasta 1883. El litoral experimenta muy pocas transformaciones, tan sólo el muelle de Las Palmas que se localiza como prolongación de las murallas de la ciudad. Hasta este momento la ciudad condicionó la ubicación y desarrollo del puerto. La documentación consultada ha permitido recrear la línea original de costa a partir de la cual poder reconstruir su proceso de transformación. 2, Entre 1883 y 1937, cuando se construyen los muelles de La Luz, Santa Catalina, León y Castillo y Virgen del Pino, y que representa la primera transformación significativa del litoral y la construcción de los barrios de La Isleta y Santa Catalina. La modificación del litoral afecta a La Isleta y el comienzo del Istmo. Los crecimientos se deben exclusivamente a los desarrollos portuarios; 3, de 1937 a 1970, supone la transformación casi completa del perfil litoral mediante obras de relleno y la consolidación de la ciudad baja, finalizando el proceso de crecimiento conjunto del puerto y la ciudad. Se caracteriza esta etapa por la construcción de grandes explanadas que pasan a formar parte de la trama urbana mediante concesiones vitalicias (CIDEMAR, Club Metropol, Avenida Marítima, Parque San Telmo, etc.); y 4, a partir de 1970 asistimos a un cambio en la forma de entender la integración del puerto y la ciudad, estableciéndose nuevas estrategias que traen

consigo el traslado de los usos más agresivos del puerto hacia las dársenas exteriores y la metamorfosis del espacio de conjunción entre el puerto y la ciudad que adquiere un carácter más lúdico y recreativo.

A lo largo de las cuatro etapas de desarrollo y expansión de ambos espacios existe una interrelación mutua. La forma en que han sido entendidas ambas realidades desde la planificación ha ido evolucionando con el paso del tiempo. Este desarrollo está asociado de alguna manera a un cambio de tendencia, incluso de paradigma, de cómo interpretar ambos espacios, pasando de la premisa "el puerto es preferente y las inversiones que en él se realicen deben estar orientadas a la funcionalidad estrictamente portuaria", a una visión mucho más integradora, en la que el puerto pasa a estar, si no subordinado, al menos sí mucho más integrado en los desarrollos urbanos. Lo más importante es que se produce ahora una planificación coordinada sujeta a los intereses comunes de ambos espacios.

La recopilación de la documentación histórica ha permitido realizar una reconstrucción del proceso de transformación del litoral de Las Palmas. Los datos obtenidos conjugados con imágenes aéreas actuales (Grafcan y Google Earth) y mediante un proceso de retoque fotográfico han permitido secuenciar dicho proceso, poniendo imágenes al crecimiento conjunto del puerto y la ciudad y permitiendo establecer una periodización del proceso de transformación del litoral como resultado de los crecimientos portuarios y urbanos.

Financiación

Este trabajo se enmarca dentro del proyecto Global South. Puertos y desarrollo económico y social en el Atlántico Meridional (1850-1910). HAR2015-64044-R MINECO/FEDER, UE.

Referencias

Alemany Llovera, J. (1998). *El Port de Barcelona*. Barcelona: Lunwerg Editores.

Andrés Sarasa, J. (1989). El diálogo puerto-ciudad en la bahía de Cartagena. *Paralelo,* 37, 7-23. Recuperado de https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/1448721.pdf

Argenti Ulloa, J. (1971). Plan de las obras de infraestructura del puerto. Las Palmas de Gran Canaria: Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Autoridad Portuaria de Las Palmas (1991). *Plan Especial del Puerto de La Luz y de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria.

Burriel de Orueta, E. (1974). El puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria. *CIES*, 18. Las Palmas de Gran Canaria.

Cáceres Morales, E. (2011). *La formación urbana de Las Palmas. Materiales de trabajo, nº 5*. Las Palmas de Gran Canaria: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Las Palmas.

Capel Sáez, H. (2005). *El Modelo Barcelona: un examen crítico*. Barcelona: Ediciones del Serbal.

Casariego, J., Guerra, E., Ley P. y Palop, J. (1999). *Waterfronts de nuevo. Transformaciones en los frentes urbanos de agua*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Delgado Aguiar, G. (1998). Las relaciones puerto-ciudad en Las Palmas de Gran Canaria: tensiones y tendencias territoriales. *Vegueta,* 3, 243-253. Recuperado de http://www.revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/download/155/300

Del Nero Beneitez, E. (2007). Los conflictos competenciales en las intervenciones Puerto-Ciudad. Un ejemplo en Las Palmas de Gran Canaria. *Revista de Obras Públicas,* 3.480, 19-38. Recuperado de http://ropdigital.ciccp.es/detalle_articulo.php?registro=18602&numero_revista=3480&anio=2007&anio_ini=2000&anio_fin=2009

Del Nero Beneitez, E. (2008). La planificación de los puertos estatales y la ordenación del territorio. *Revista de Obras Públicas,* 3.491, 39-64. Recuperado de http://ropdigital.ciccp.es/detalle_articulo.php?registro=18672&anio=2008&numero_revista=3491

Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico (1892). *Nomenclátor de entidades de población (provincia de Canarias)*. Madrid: Imprenta de la Dirección General del Instituto Geográfico Estadístico.

Dirección General de Estadística (1920). *Nomenclátor de entidades de población (provincia de Canarias)*. Madrid: Imprenta de los hijos de M. G. Hernández.

Dirección General de Estadística (1930). *Nomenclátor de entidades de población (provincia de Las Palmas)*. Madrid: Talleres del Instituto Geográfico y Estadístico.

García Quirós, R. (2007). Un nuevo espacio para Gijón: la transformación del viejo puerto. *Liño*, 13. 105-122. Recuperado de https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2361551.pdf

Ginés de la Nuez, C. y Hernández Torres, S. (2006). El espacio litoral y la ciudad. Relaciones territoriales en Las Palmas de Gran Canaria. *Investigaciones geográficas,* 41, 105-122. https://doi.org/10.14198/INGEO2006.41.07

González Morales, A. y Armengol Martín, M.T. (2006). El Istmo de Santa Catalina en Las Palmas de Gran Canaria: un espacio singular con un controvertido proyecto urbanístico. *Vegueta, 9,* 175-192. Recuperado de https://sudocument.ulpgc.es/bitstream/10553/2469/1/0234500_00009_0004.pdf

González Negrín, R. (1961). *Proyecto de dique y explanada para la ejecución del PG de urbanización de la ciudad de Las Palmas en la zona de la costa entre el muelle Las Palmas y la playa de Las Alcaravaneras.* Las Palmas de Gran Canaria. Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Granda y Villar, M. (1962). *Plan General de Ordenación del Puerto de La Luz.* Las Palmas de Gran Canaria. Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Hansen Machín, A. (1985). Estudio morfológico de La Isleta. *Revista de Geografía Canaria, 1, 7-29.*

Herrera Piqué, A. (1978). *La ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización.* Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Herrera Piqué, A. (1984). *Las Palmas de Gran Canaria (2ª ed.)*. Madrid: Editorial Rueda.

Herrera Piqué, A. (2008). El puerto de la Luz; textos para una exposición conmemorativa. En *125 años de Nuestro Puerto. Una historia unida al desarrollo de la ciudad* (pp. 14-64). Las Palmas de Gran Canaria: Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Hoyle, B. S. (1988). Development dynamics at the port-city interface. En B. S. Hoyle, D. A. Pinder y M. S. Husain (eds.), *Revitalising the waterfront. International dimension of dockland redevelopment* (pp. 5-19). Chichester: John Wiley & Sons.

Hoyle, B. S. (1997/98). Cities and Ports: concepts and issues. *Vegueta, 3*, 263-278.

Instituto Nacional de Estadística (1973). *Nomenclátor de entidades de población 1970 (provincia de Las Palmas)*. Madrid: Presidencia del Gobierno.

Magrinyà Torner, F. y Maza Gutiérrez, G. (2005). Tinglados de Barcelona: la incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-2002). *Scripta nova*, 193. Recuperado de http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-193.htm

Martín Galán, F. (2001). *Las Palmas Ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Madrid: Fundación Puertos de Las Palmas.

Martín Galán, F. (2007). *El mar, la ciudad y el urbanismo*. Canarias: Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, Autoridad Portuaria de Las Palmas y Fundación Puertos de Las Palmas.

Martín Ruiz, J.F. (1982). *Dinámica y Estructura de la población de las Canarias Orientales. Siglos XIX y XX.* Madrid – Las Palmas de Gran Canaria:.Mancomunidad de Cabildos de la Provincia de Las Palmas.

Medina Sanabria, J. (1996). *Isleta/Puerto de La Luz: Raíces*. Las Palmas de Gran Canaria: Autoedición.

Mirallave Izquierdo, V. (1990). *Zuazo y Las Palmas. 1940-1968* (Tesis Doctoral). Recuperado de http://hdl.handle.net/10553/2063

Morales Pleguezuelo, P. (1947). *Plan General de Ampliación del Puerto de La Luz.* Las Palmas de Gran Canaria: Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Navarro Miñón, F. (1982). *Plan General de Actuación del Puerto de La Luz.* Las Palmas de Gran Canaria: Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Navarro Vera, J. (1998). *Puerto y ciudad en la Comunidad Valenciana.* Recuperado de http://hdl.handle.net/10045/73151

Pérez Conesa, G. (1937). *Plan de obras en el Puerto de La Luz.* Las Palmas de Gran Canaria: Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Ramonell-Obrador, J. (1916). *Plan general de los Servicios del Puerto de La Luz*. Las Palmas de Gran Canaria: Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Sánchez Pavón, B. (2003). *El futuro de las relaciones puerto-ciudad*. Recuperado de https://www.udc.gal/iuem/documentos/monografias/puertoCiudad.pdf

Suárez Galván, E. (1910). *Plan de Mejoras del Puerto de La Luz*. Las Palmas de Gran Canaria: Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Suárez Galván, E. y Carreras Irirgorri, F. (1913). *Modificado del Plan de Mejoras del Puerto de La Luz*. Las Palmas de Gran Canaria: Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Tous Melián, J. y Herrera Piqué, A. (1995). *Las Palmas de Gran Canaria a través de la cartografía (1588-1899)*. Canarias: Casa de Colón y Museo Militar Regional de Canarias.

Viera y Clavijo, J. (2004). *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Idea ediciones.

Vigueras González, M. (1964). *Plan general de Ordenación y Obras de los puertos de La Luz y las Palmas y anteproyecto de la Dársena Exterior-Primera Fase*. Las Palmas de Gran Canaria: Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.