

6

TERRITORIO E INMIGRACIÓN DESDE UNA PERSPECTIVA ECONÓMICA

En este capítulo se analizarán aquellos componentes de la dimensión territorial más expuestos a soportar efectos derivados de agrupaciones poblacionales, bien sea porque se hace más complejo el actual desordenamiento territorial de las islas, o bien porque se producen impactos en los hábitats, y en los recursos estratégicos de suelo, agua, energía, así como en el valor del capital natural.

6.1 INTRODUCCIÓN

La relación entre territorio e inmigración en el caso canario está muy condicionada por dos supuestos que están profundamente arraigados en las percepciones de la sociedad canaria: la valoración de que las islas están muy densamente pobladas (sobrepoblación) y el cálculo de que se está agotando el soporte territorial (capacidad de carga del territorio). El efecto conjunto de esos dos hechos lleva a una conclusión deseable en esa lógica de causalidades lineales: el progreso del bienestar dependerá de “controlar” las dinámicas de ambos procesos. Para afrontar esas tendencias, sería deseable que las estrategias fuesen consistentes y consecuentes. Analicemos a continuación la cadena argumental que parece dominante en los “formadores de opinión” y cómo se incorpora la inmigración²⁵ en la misma.

Las Islas Canarias están registrando un notable crecimiento demográfico no a través del crecimiento vegetativo (diferencias entre tasas de natalidad y de mortalidad en un contexto de baja fecundidad y elevación de la esperanza de vida), sino por un saldo inmigratorio bastante notable. El flujo inmigratorio sería entonces uno de los causantes del “empeoramiento” que está ejerciendo la presión poblacional sobre un territorio tan limitado. Según esa versión, las tensiones sobre un espacio ya muy “cargado” o “compactado” generan encarecimientos generalizados en bienes raíces (tipo vivienda y suelo), en los umbrales de la demanda de equipamientos y bienes públicos y en general en la calidad de vida. También se ha esgrimido la influencia de ese contingente adicional como causa de la caída del indicador de renta o PIB por habitante, si bien esta ratio es una simplista deducción por cuanto no se contabiliza la eventual contribución que ese colectivo ha realizado a la producción en ese territorio.

La densificación provoca indudablemente riesgos crecientes en costes suplementarios (deseconomías externas), si bien esto no es extensible indiscriminadamente a todo tipo de hechos y relaciones económicas. Por ejemplo, esas demandas agregadas, adicionales, que conllevan los aumentos demográficos suponen ampliar para determinadas ofertas productivas y prestaciones de servicios unos tamaños y oportunidades en los que caben logísticas de mayor eficiencia (economías de aglomeración).

Junto a las medidas encaminadas a regular y frenar las corrientes inmigratorias, estos formadores de opinión se han fijado en el apartado de la segunda vivienda residencial, o la no ligada al desarrollo de una actividad económica que se desempeñe en la isla. El objetivo de este planteamiento es desincentivar las adquisiciones inmobiliarias de esas características, a través de requisitos de antigüedad residencial o de fiscalidad especial, al objeto de disminuir esa alta capacidad de carga territorial.

Esta línea expositiva ofrece algunos flancos paradójicos. El primero es el de una comunidad cuyas mayores fuentes de crecimiento son unas actividades muy intensivas en flujos de personas, bienes y relacio-

²⁵ En una sociedad con escasos debates, en los que se esgrimen argumentos y no juicios, y con débil participación democrática en los mismos, las presencias persistentes en los medios de comunicación de esos “formadores de opinión” se termina correspondiendo con el de la percepción mayoritaria de la denominada “opinión pública”.

nes contractuales. Estamos refiriéndonos, obviamente, al turismo, al comercio, al transporte y a otros numerosos servicios. Como es sabido, las ramas de servicios son las más intensivas en el factor personal de todos los sectores, por lo que las políticas de selección en la movilidad de personas se hacen sobre unas envolventes muy sensibles a esa materia.

Otra de las principales fuentes del crecimiento económico canario radica en la construcción, con sus diversos productos edificatorios (vivienda, turística, locales y oficinas, naves empresariales), infraestructuras (capital fijo social), de equipamientos sociales y de urbanismo comercial y público. Ahora bien, esas construcciones de espacios están asociadas a los mercados y usos del suelo, en sus tres formas de activos: como soporte en la localización de actividades y del llamado “espacio social” (lugares en los que habita y se mueve la gente); como negocio activo, un mercado que constituye con sus rentas y transacciones uno de los negocios preferentes (que no iniciativas empresariales); por último, es un activo patrimonial, un fondo de reserva que representa una alternativa a otros productos financieros del ahorro a largo plazo. En este segundo plano, toda política encaminada a discriminar la figura de la segunda residencia puede desencadenar fórmulas de interposiciones e impactos derivados. Tampoco debe pasarse por alto que una parte del parque de viviendas de la segunda residencia constituya uno de los segmentos con mayor arraigo en el sector turístico de Canarias: ese turismo de *bungalows* y del *time sharing*, de extranjeros retirados o con posibilidades económicas para estar en la isla durante varios meses o por temporadas.

El fuerte consenso que está suscitando el medio ambiente y las estrategias de desarrollo sostenible (DS) en la sociedad canaria y en la agenda política, conduce lógicamente a integrar todos los procesos de presión territorial y de las densificaciones en sus esquemas de consideración y en sus focos de acción. Las influencias de la variable poblacional inmigrante y de la propiedad inmobiliaria de segunda residencia, son susceptibles de ser encuadradas de un modo demasiado mecanicista y elemental. A lo largo del informe, el lector irá comprobando la complejidad que tiene el interrelacionar las estructuras económicas, territoriales y sociales con la inmigración, pues las variantes y parámetros que tienen influencias son múltiples.

En los siguientes epígrafes centraremos la atención en las temáticas que tienen mayor relación con el territorio y la inmigración. Las Directrices de Ordenación General y del Turismo ponen de relieve el intento de reconducir un proceso de crecimiento que está consumiendo rápidamente el escaso *stock* de suelo apto aun no ocupado, así como de acompasar los ritmos de construcción turística. A través de este vector se ralentizaría cuantiosamente el “efecto llamada” a trabajadores temporales foráneos. Las cifras del crecimiento demográfico podrían entrar en un ciclo menos expansivo que el vivido en los últimos 7 años.

6.2. LA MOVILIDAD EN EL TERRITORIO

La movilidad en el territorio representa las redes de accesibilidad que conectan los puntos/nodos de la cartografía o mapa. Los aspectos significativos que condicionan los desplazamientos son la situación de la residencia, del centro de trabajo, de los lugares de compras, las ubicaciones que tienen las personas con las que se relaciona (espacio social) y las de los lugares del ocio y tiempo libre (espacios lúdicos). Cada individuo tiene su particular mapa de movilidad. Para ello utiliza medios e infraestructura, asigna tiempos calculando distancias y costes económicos de los accesos, elige opciones y las fija en sus agen-

das temporales. Existen desplazamientos necesarios (laborales y de compras), y otros decididos voluntariamente. El transporte y las distintas formas de comunicación establecen, con sus ofertas de servicios, redes y tarifas, la intensidad de usos y las características de esos flujos. El resultado de esas interacciones reflejará el impacto que tiene la estrategia integral de la política de transporte en la morfología de las redes, los hábitos y preferencias de los usuarios, los costes económicos y temporales de los desplazamientos y las economías/deseconomías externas. La accesibilidad en las movibilidades repercute lógicamente en la calidad de vida y en la calidad territorial, por cuanto esas redes son intensivas en consumos de suelo y porque atraviesan lugares concretos que tienen sus “capitales naturales y patrimoniales”. La movilidad no sólo implica a las personas, ya que también las empresas, organizaciones e instituciones tienen usos y requerimientos de movilidad. Para las empresas es un coste variable estratégico, de tal modo que los aprovisionamientos y la distribución comercial pueden ser partidas contables determinantes en sus cuentas de explotación (costes Hoover). Una variable que ponderan las empresas a la hora de decidir dónde localizarse.

Para los analistas espaciales la ratio de consumo de espacio que ocupan las infraestructuras de transporte tiene potencial explicativo. Para ello proponen indicadores como el de la cantidad de espacio consumido por unidad de tráfico (viajero-kilómetro o t-km). La tecnología de la información digitalizada, como los sistemas SIG, ya dispone de programas de simulación en los que es posible hacer buenas estimaciones de lo que suponen las redes infraestructurales en la superficie de los espacios. Se trata de algo que precisa una minuciosa investigación para inventariar esos usos. Esto ayudaría a la formulación de estrategias de ahorro de suelo, es decir, a atender uno de los principios rectores del desarrollo sustentable. Mientras tanto ya es suficientemente expresivo el dato que manejan las Directrices de Ordenación de Canarias: 666 vehículos por 1.000 habitantes (un 50% superior a la media nacional), y el de 176 turistas por cada km de carretera (también un tercio por encima de dicha media).

El binomio formado por la política de infraestructuras y la política de transporte es uno de los tests principales que conducen a las ordenaciones y al estilo del desarrollo sustentable. La espiral de retroalimentación que desencadenan las interacciones entre infraestructuras básicas (las core de Aschauer 1989) ²⁶ y la “densidad de usuarios” podría estar cercana a los techos de carga territorial admisibles. También para esto hay capacidad de carga. Por ello es tan prioritario afinar selectivamente en dos cuestiones en las que hay que volcarse: en las “infraestructuras estructurantes”, es decir, aquellas que ajustan las necesidades con la vertebración prioritaria entre puntos calientes (mucha actividad y atracción), y, de otra parte, en las políticas que recortan la movilidad (transporte público, teletrabajo, ventanillas y correo electrónico en los centros de gran afluencia...). A los responsables y técnicos de las figuras del planeamiento y la ordenación, les compete la tarea de “pensar estratégicamente” sobre las ubicaciones que más contribuyen a la fluidez.

Veamos algunos datos significativos de la movilidad en Canarias.

El parque móvil ha crecido un 26,4% entre 1997 y 2001. De 953.183 vehículos se ha pasado a 1.204.732 al final del año 2001 (251.548 nuevas unidades). De ellos, el 68,9% son turismos; un 20,6%, furgones y camiones; un 3,9%, motos y un 4,2%, guaguas (los tractores completan el resto).

²⁶ Incluyen, además de las redes de transporte, las relacionadas con la gestión del suelo (drenaje, prevención de inundaciones, riegos, control de la erosión, preparación de la tierra...), las de telecomunicaciones y las destinadas a prestaciones de servicios públicos de abastecimientos (agua, electricidad, gas, recogidas de basuras y su tratamiento, depuración de residuos, etc.).

El parque móvil por habitante en el año 2001 era de 0,68, los coches de alquiler en relación con el parque móvil llegaban a un 9,4% y el servicio público de taxis al 0,55%. A comienzos del 2002, las empresas de venta de automóviles en Canarias eran 27 en Las Palmas y 35 en Tenerife; sus ventas en el año 2001 fueron de 75.980 coches y la recaudación fiscal de las mismas, de 190,9 millones de meuros (*Diario LP*, 26/01/2002, Pino Pérez).

El 74% de los desplazamientos diarios de los residentes se realiza en coche particular, mientras que el 26% restante se distribuye entre el 15% en avión, el 3% a pie, el 1% en barco y solamente el 7% en guagua. La media de su recorrido es de 25 km, inferior a los 35 km de los peninsulares (*Diario L.O.*, 8/12/2001, E. Crespo). Estos datos reflejan el contenido del diagnóstico que recogen las Directrices de Ordenación, provenientes de la Consejería de Política Territorial y de la de Turismo y Transporte. El índice de motorización en las islas supera en un 50% al que se tiene en la España continental, debido a la densificación general (en población respecto al tamaño territorial), a la menor oferta de medios alternativos como el ferroviario y el metro, y a la congestión que soporta el transporte público. Son factores que explican el fuerte peso del automóvil privado.

En los desplazamientos interinsulares había, a comienzos del año 2000, nueve compañías marítimas y aéreas. En 1999 transportaron a 5,2 millones de pasajeros, de los cuales el barco trasladó a 3,3 millones de personas (casi el 63%). El caso especial de La Gomera incorpora un sesgo muy fuerte en favor de ese tráfico marítimo. El tránsito de automóviles es asimismo muy importante como muestra de la movilización positiva del transporte marítimo, el cual está facilitando los flujos de carga entre las islas. El tráfico marítimo con Península, en otro plano, supone que cada semana arriba a los puertos insulares una media de 25 buques con 350.000 tn de mercancías y materias primas (*Diario LP*, 23/05/2002).

120

Una prueba de la fuerte densidad de flujos de personas que se mueven en el territorio canario, lo tenemos en los datos siguientes, relativos al ejercicio 2001. Los turistas extranjeros que llegaron a las islas por vía aérea fueron 10.137.202, de los cuales un 67,6% procede de Alemania y el Reino Unido. El tráfico de pasajeros en los aeropuertos canarios alcanzó los 30 millones, mientras que por vía marítima se llegó a los 5,7 millones. El 16,3% del movimiento de entradas aéreas correspondía a desplazamientos interinsulares, mientras que la cuota que tiene en el marítimo se sitúa en el 98,9%.

6.3. LA OCUPACIÓN TERRITORIAL Y LA CUESTIÓN DEL SUELO EN CANARIAS

La información estadística disponible expresa que los márgenes medios del espacio que no está ocupado en Canarias están en cotas muy bajas. La situación es muy desigual en las distintas islas ya que el suelo que es apto para ser utilizable y varía entre el 42,6% de Fuerteventura y el 4,2% de La Palma. Por sus dominios tan hegemónicos, son relevantes los balances de las dos islas capitalinas: 15% en Tenerife (apenas 30.642 ha) y 13,2% en Gran Canaria (20.591 ha).

Exceptuando las dos islas más orientales del Archipiélago Canario, Lanzarote con el 30,4% (25.366 ha) y el ya citado porcentaje de Fuerteventura (42,6% y 70.570 ha), las cinco islas restantes están por debajo del 15% en "reservas" de suelo apto aun no utilizado (el 7,1% de La Gomera y el 6,6% de la isla herreña, para completar las estimaciones de las superficies insulares). Ante este cuadro dado a conocer por

GRAFCAN (Cartográfica de Canarias, S.A.), tras calcularlo en julio de 2000 e incluirlo en la documentación de las Directrices de Ordenación General y del Turismo, cualquier analista territorial puede concluir que existen unos riesgos evidentes que llevarán a que los agentes asuman crecientes efectos de saturación y, por tanto, a acusar muchas deseconomías externas. Los acelerados aumentos de la presión económica y social afectan a una superficie que no sólo es reducida con relación a los agentes que operan sobre la misma, sino que carece en su mayor parte de sistemas de ordenamiento y planificación estratégica. Podría alegarse, y es correcta esa observación, que una parte del suelo ya ocupado será objeto de cambios de uso y que muchas de las localizaciones y lugares tienen una alta probabilidad de transformación, debido a unas elevadas potencialidades de cambio, capaces de internalizar las expectativas dinámicas que albergan los entornos de esos emplazamientos.

En el trasfondo de las ocupaciones del territorio están incidiendo diversos factores, entre los cuales el económico y el institucional (normas, clasificaciones, fiscalidad, regulación del mercado del suelo, poderes de fijación de los operadores...) son tan decisivos como el demográfico. No perdamos de vista nuestro hilo argumental de relacionar territorio con inmigración y, en concreto, desvelar si el componente de agregación que suponen esas entradas provoca inexorablemente un agravamiento de esta situación de carga ya cercana a sus techos de maniobrabilidad. De ahí que convenga plantearnos las “ecuaciones de equilibrio” e interrelaciones significativas.

Usos Territorio f (Crecimiento demográfico, intensidad de consumo de las actividades económicas y dotaciones colectivas, marco institucional, espacios naturales protegidos, superficie no apta, reservas no ocupadas, potencial de rentalizaciones, características y rentas del mercado suelo, factor residual de otros).

Es muy temerario suponer que alguna de esas variables tiene cuantitativamente un peso determinante por sí sola en esa función compleja. Todo hace pensar que hay más efectos o impactos con la combinación de variables (efecto conjunto) que con las incidencias aisladas. Pero carecemos de un detallado banco de datos que nos indique si es posible medir la participación de cada una de las distintas variables (las intuiciones sólo sirven para formular opiniones a partir de suposiciones, pero no tienen rigor analítico). Sin duda, el factor poblacional es de los que tendrá mayor ponderación, pero ese crecimiento, debido sobre todo a la inmigración, es tributario en buena medida de la fuerte polarización que tiene el binomio turismo-construcción; ramas que, como es sabido, son las máximas consumidoras de espacio y de peticiones de trabajadores inmigrantes.

En lo que respecta al uso de espacios y suelos, estamos de acuerdo con A. Daher en que el valor del suelo incluye una cuota diferencial de otros bienes y servicios (economías externas) y costos (deseconomías) que se internalizan en sus cotizaciones. Por eso hay que enjuiciar críticamente una legislación del suelo que de hecho está regulando más las externalidades que las propias condiciones del suelo. Lo que fijan las normativas son las opciones de elasticidad económica y social respecto a los usos que admite ese suelo. Dicho de otro modo, la regulación de las productividades en las operaciones –diferenciales de renta en las transacciones– tiene más en cuenta el referente del lugar o entorno que el solar o la finca de turno. Este enfoque avala la tesis de que el mercado del suelo “zonifica” el territorio por sus precios y externalidades. Éste es el fundamento de su estrecha relación con las especializaciones funcionales. Al suelo se le superponen las infraestructuras, los costes de transporte y los fenómenos de segregación residencial.

El mercado de lo inmobiliario es un mercado de no transables y, por tanto, económicamente tiene características propias de lo “protegido”. Digamos por último que son las externalidades las que condicionan a las funciones e imprimen una cierta “vocación” o aptitud al tipo de suelo.

Por otro lado, existe una gran complementariedad entre la renta de la tierra y los costes del transporte. Esta función relacional explica muy bien el fundamento de una opinión dominante en los observadores y la opinión pública: que ciertas zonas de las islas, en sus hábitats y por la ocupación compactada de sus tramas edificatorias y enlaces, están saturadas. Esto equivale a restringir sus proyectos futuros por la senda única de “destruir” piezas internas para “reconstruir”, ya que ha terminado por agotarse las reservas de espacio “nuevo” o no utilizado. Las presiones y tensiones que genera el moverse en los techos acarrea costes específicos del lugar: dispara los precios del suelo que se oferta en esas operaciones de reconversión; excluye localizaciones de actividades que se hacen prohibitivas o inviables con esos elevados costes edificatorios y con el alto alquiler de los locales; empeora la calidad de vida por los problemas de congestión, contaminación y escasez de espacios verdes y urbanismo colectivo; obliga a cambiar el estilo edificatorio –por ejemplo en altura– forzando a la estética identificatoria del lugar, al mismo tiempo que densifica e incorpora “nuevas” segregaciones de residencialidad o emplazamientos (barrios muy poblados, cambios en los puntos de venta según tipos de productos y servicios...).

Esta problemática es la que traduce realmente el significado de las situaciones que han rebasado la admisible “capacidad de carga territorial”. Los costes marginales propenden a su aceleración tras superarse aquellos umbrales de uso en los que no se generaban sobrepuestos derivados de su “escasez de oferta” o los debidos a fallos institucionales (costos adicionales de transacción) de buscadores de renta o especuladores, deficientes políticas públicas y de ordenación del territorio, complicidades que favorecen poderes de mercado...). Es frecuente que la presión demandante se combine con unas ofertas no adecuadas en suelo, residencias, locales, terrenos para infraestructuras y equipamientos públicos. Ese desajuste es achacable a condicionantes de diverso signo, desde lo físico a lo institucional. Tales tensiones y choques conducen siempre a lo mismo: precios más altos para los agentes compradores y menores beneficios sociales para la colectividad, porque ha de sufragar costes crecientes de tipo ambiental y asumir recortes en sus expectativas de hacer cosas futuras que consuman territorio apreciable. Las grandes ventajas prácticas de una proximidad muy accesible son interferidas negativamente por “deseconomías externas” o “costes de saturación”. Empezaría a resentirse la competitividad territorial de esos núcleos o entidades, es decir, sus empresas tendrían pagos extras en sus cuentas de rendimientos. Será el antecedente de otra consecuencia no menos peligrosa: la pérdida de atractivo de ese territorio para localizar inversiones y para tomarlo como plataforma de proyectos y sitio de vida.

6.3.1. Poblamiento y territorio en Canarias

Un apartado especial en la ocupación del territorio es el que muestra la distribución del hábitat y el censo de viviendas, los dos capítulos más estrechamente ligados a la estructura demográfica y su configuración espacial. Las estadísticas del Padrón de Habitantes de 1996, última documentación a partir de la que puede disponerse de una información detallada por islas y estratificaciones, confirman que el poblamiento canario prosigue su escalada de “dispersión” por los corredores de unas islas capitalinas que van trabando senderos y casas sin los “vacíos” que conservaba un ya exiguo medio rural. La ausencia de ocupación residencial está conjugándose con el ya habitual abandono del cultivo de huertas y con la profusión de un urbanismo espontáneo y de redes viales de toda condición. Un proceso que deteriora los paisajes, recortando la cuantía y la calidad del capital natural que tiene el patrimonio territorial canario.

Ahora esos intersticios entre edificaciones que están “expectantes” forman parte de una inmensa legión de solares cuya máxima esperanza es conseguir una licencia urbanística algún día.

La comunidad canaria en ese año 1996 presentaba en sus islas 1.034 entidades o núcleos de población superiores a 10 habitantes (hab.). De ese conjunto, son 41 las que tienen más de 5.000 hab. (el 4%), 71 (el 6,9%) las que tienen entre 2.500 y 5.000 hab.; 124 (el 12%) las que cuentan entre 1.000 y 2.500 hab. y, con un porcentaje dominante (el 77,2%), 798 son entidades con menos de 1.000 habitantes (162 las que tienen entre 500 y 1.000; 350 las que van de 100 a 500 hab. y 286 las que cuentan con menos de 100 hab.). Del estrato superior, las entidades que tienen más de 5.000 hab., el 88% prácticamente (36 de 41) está en las islas capitalinas; asimismo están en dichas islas capitalinas el 60% (484) de los núcleos menores de 1.000 habitantes. De las distribuciones insulares y fijándonos en el grado de dispersión que representa el número de entidades en relación con la superficie y población, sobresale lo siguiente: en tres islas superan el 90% aquellos agrupamientos del estrato inferior a 1.000 hab. (96,9% en La Gomera, 91,7% en La Palma y 91,5 en Fuerteventura); la isla de Tenerife es la que observa unas proporciones más equilibradas entre los distintos estratos; las tres islas en las que tiene más importancia relativa tiene el sector agrícola (La Palma, La Gomera y El Hierro) son las que proporcionalmente presentan un más alto porcentaje de las entidades menores de 1.000 habitantes (62,4% La Gomera, 43,4% La Palma y 32,6% El Hierro), y también son las que tienen más caseríos menores de 100 habitantes. El impacto turístico se acusa en el tamaño que están alcanzando no ya solamente los núcleos que concentran las plazas, sino las periferias y barrios de esos municipios turísticos; algo parecido sucede con las áreas metropolitanas de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, pues el desbordamiento de sus cascos históricos se ha ido expandiendo progresivamente hacia los municipios colindantes, unos corredores ya significativos en cuantía de las superficies insulares.

Las 41 entidades que tenían más de 5.000 hab. absorbían el 58% de la población residencial en las islas, mientras que el estrato inferior a los 1.000 hab. agrupaba al 13,6%. En cuanto a los intervalos intermedios, el que va de 2.500 a 5.000 hab. llegaba al 15% y el de 1.000 a 2.500 al 13,2%. En cuanto a la composición del menor a 1.000 hab., el 52,8% habitaba en las entidades que tenían entre 500 y 1.000 hab., el 41,6% en las de 1.000 a 500 hab. y el 5,5% en las menores a 100 habitantes.

De los datos que componen esas distribuciones insulares destacamos lo siguiente: la isla de Gran Canaria es la más urbanizada, pues el 68,9% de su población reside en núcleos que tienen más de 5.000 hab., mientras que en los estratos intermedios de 1.000 a 5.000 hab. casi llega al 21% y en las menores a 1.000 habitantes retiene al 10,2%. La primacía urbana de Tenerife es menos pronunciada que la de Gran Canaria, pues los porcentajes en esos tres grandes grupos, de mayor a menor; son del 54,6%, del 35,1% y del 10,2%, respectivamente. De las cinco islas no capitalinas, llama la atención la concentración que capitaliza Arrecife en Lanzarote junto a Puerto del Carmen (con el 62,4% de la población insular), los elevados índices de población que tienen las islas menores en las entidades de menos de 1.000 habitantes (52,4% en La Gomera, 43,4% en La Palma y 32,7% en El Hierro); asimismo Fuerteventura es la que tiene una distribución menos equilibrada en sus entidades intermedias, ya que en el extremo superior acumula el 36,2% y en el más pequeño al 35,6%; por último, en las dos islas más pequeñas de superficie y población, La Gomera y El Hierro, ninguna entidad supera los 5.000 habitantes.

Podemos resumir este epígrafe con la imagen de unas fotografías cuya evolución en el tiempo va llenando de puntos poblados (pequeños caseríos) el mapa de las islas, pero paralelamente el tamaño y la extensión de los *continuum* de aquellos núcleos mayores van adquiriendo planos crecientes en el perfil cartográfico. Estamos por consiguiente, ante la evidencia gráfica de una comunidad donde la hegemonía urbanizadora ya

plantea la interrogante de cuál es la pervivencia de ruralidad en sus islas capitalinas y las turísticas de Lanzarote y Fuerteventura. Unos cuestionamientos que volveremos a tratar cuando se comente cuál es el espacio cultivado que ya presentan estas islas.

6.3.2. La ocupación residencial en Canarias

Cuando se habla del indicador o concepto de “capacidad de carga territorial”, se está aludiendo a la imagen de un soporte (el suelo pasivo) sobre el que se depositan recursos humanos (población), recursos materiales (actividades económicas, infraestructuras, otros “artefactos” no residenciales), además de las redes para facilitar los flujos de servicios (pensemos en las telecomunicaciones y en los dispositivos para que circulen los símbolos de todo tipo), el capítulo de la vivienda y “el orden urbanizador”.

La cuota de espacio que ha sido transformada en productos construidos (viviendas, locales y naves de edificación económica, redes físicas de conexiones y provisiones de servicios y recursos vitales –agua, energías, residuos...–, además de equipamientos e infraestructuras de transporte y comunicaciones), constituye en nuestras sociedades –con el nivel de desarrollo alcanzado y en relación al tamaño geográfico– un componente decisivo de la ocupación territorial y su dinámica. Los analistas señalan una evidente correlación entre el crecimiento del ingreso familiar, señal consiguiente de desarrollo y bienestar, con el “consumo territorial”. Particularmente concretan esa vinculación en la propensión ascendente que van recibiendo las características de la vivienda (mejoras, tamaños, acceso a la misma de otros miembros de la familia que no la poseen, segunda residencia, ampliación del segmento de alquiler, nuevos demandantes procedentes de la inmigración, multiplicación del mercado de oficinas y locales para actividades económicas...).

En 1996, según la Encuesta de población de Canarias, había en el Archipiélago Canario 484.642 viviendas. Se radicaban el 42,4% en Gran Canaria y el 41,3% en Tenerife (el 83,7% entre las dos islas capitalinas); el 56,6% de esas viviendas estaba localizado en las entidades mayores de 5.000 habitantes, el 14,3% en las de 2.500 a 5.000 hab., el 12,9% en las de 1.000 a 2.500 y el restante 16,1% en las entidades menores de 1.000 habitantes.

La isla de Gran Canaria confirma en su distribución de viviendas las cifras correspondientes a una isla bastante urbanizada. El 68,6% del censo está situado en núcleos mayores de 5.000 habitantes, el 20,8% está en el estrato que comprende de 1.000 a 5.000 hab. y el 10,5% está en núcleos dispersos menores de 1.000 hab. El otro supuesto en el que una isla supera a la media canaria del poblamiento más denso es el de Lanzarote (61,9% frente al 56,6% del Archipiélago). Solamente en las dos islas capitalinas la participación que tienen las viviendas existentes en entidades menores de 1.000 hab. está por debajo de la media canaria (10,5% en Tenerife y Gran Canaria, frente al 16,1% de Canarias). En La Gomera, el 88,9% de sus viviendas está en el hábitat rural de los caseríos más pequeños. También es alta la proporción que en este estrato de menor tamaño tiene el poblamiento de La Palma (44,3%) y El Hierro (34%). Al igual que habíamos comentado en el apartado de la agregación de entidades, Fuerteventura observa posiciones mayoritarias en uno y otro extremo, siendo los porcentajes de El Hierro aquellos más equilibrados en sus tres grupos (32,1 en el segundo, 33,8 en el tercero y 34 en el menor).

Destaquemos, para finalizar, dos datos expresivos; por un lado, el 52% de las viviendas canarias (algo más de la mitad) pertenece a los núcleos mayores de las dos islas capitalinas; por otro, las 5 islas no capitalinas disponen de una cuota del 16,2% del censo general, pero en el estadio de menos de 1.000 habitantes poseen el 27,4% de las viviendas existentes en ese contexto.

Habría que manejar otros datos complementarios para ponderar esta densificación en relación con los tamaños de las áreas, las volumetrías, las ratios de espacios no edificados o las calidades edificatorias, por citar referentes estimables que permiten definir las situaciones de aglomeraciones con saturación o con márgenes para rehabilitar y recuperar sus procesos de crecimiento y ordenamiento.

Hemos dejado para el final de este epígrafe una de las dimensiones que están más asociadas con el fenómeno inmigratorio: el de la segregación residencial, o la formación de zonas y barrios en los que se agrupan comunidades de foráneos pertenecientes a un mismo país. En otros puntos, sobre todo por las condiciones socioeconómicas asociadas a unos ingresos especialmente bajos, se convierten en “el refugio” de diversos colectivos de inmigrantes. En los peores supuestos, la degradación ambiental de esos barrios o polígonos asemeja a una especie de “guetos”, de los que el resto de la ciudadanía tiene una imagen negativa por la frecuencia de sucesos, la inseguridad, o su escasa integración con el resto de la ciudad o el municipio. Esa percepción es una de las más dañinas para la comprensión de los flujos inmigratorios, ya que incorpora un sentido de “discontinuidad”, de separación y, para los más simples, de “usurpación” del patrimonio urbano por gentes que no son del lugar.

Lo que está en entredicho con la aparición de esta casuística en un hábitat que está experimentando corrientes inmigratorias en los últimos años, es la insuficiencia de las políticas de regulación encaminadas a reducir los puntos de fricción y a facilitar los cauces de integración. La cuestión residencial es muy importante, por su relación con los servicios educativos, sanitarios, sociales y de transporte colectivo. Además, para la problemática del ordenamiento y planeamiento urbano esta cuestión es sumamente delicada, ya que puede requerir complicadas operaciones de rehabilitaciones y traslados.

En general, la segregación residencial forma parte de las estrategias de los decisores públicos para manejar la diversidad.

125

La concentración de inmigrantes en zonas pobres de las poblaciones, o su incorporación a la autoconstrucción, tiene algunas consecuencias en la calidad espacial y por tanto en el valor paisajístico de los hábitats. El vivir en un lugar condiciona relativamente las actitudes, las formas de inserción y las posiciones ante los derechos y deberes ciudadanos. Como puede deducirse, es fundamental si ese sujeto y su núcleo familiar se involucran en el sistema educativo y participan en actos de la comunidad más próxima (fiestas, asociaciones de vecinos, parroquia o comunidad religiosa, entidades deportivas y culturales...). En cuanto a la calidad espacial y paisajística, ésta es una responsabilidad colectiva, por lo que el daño de los inmigrantes puede considerarse insignificante.

La segregación residencial domina en los colectivos de inmigrantes con menor poder adquisitivo. Normalmente, estos grupos tienen fuertes vínculos para compartir vida y costumbres. Por otro lado, se han observado relaciones entre las externalidades y la productividad, mediante los rendimientos crecientes que posibilitan el capital humano y la difusión de conocimientos en determinados lugares. La clave de ese círculo virtuoso descansa en la existencia de un buen sistema educativo y en las interacciones que establecen las personas de esa comunidad en sus distintas manifestaciones vitales y laborales ²⁷.

²⁷ En el caso del modelo Bénabou(1993), se estudia la relación existente entre el mecanismo de capital humano, y la segregación residencial. La elección de la comunidad por una misma opción de un bien educativo, garantiza la formación activa que requiere capital cognoscitivo.

Si los inmigrantes pueblan barrios con urbanización deficitaria, en los que la educación no está siendo ofertada en buenas condiciones (o los accesos a la misma no son prioritarios para esa población), lo que pasará es que en la ciudad, zona o espacio en cuestión, habrá focos de ineficiencia propios de lo que se denominan rendimientos sociales decrecientes relacionados con hábitats segregados. Se crearán vacíos de externalidades incentivadoras en partes de ese territorio, pero, por elevación, el resultado del conjunto también se verá mermado. Los autores que han estudiado esta casuística han insistido en otros dos hechos colaterales. El primero es el de explicar como los gradientes de externalidades, con su distribución desigual, contribuyen a zonificar las áreas de localización y el interés de las empresas por ellas. El segundo caso interesante es el analizado por Jevanovic y Rob (1989), quienes demuestran que la heterogeneidad cultural, si parte de zonas residenciales osmóticas, abiertas y con cierto nivel educativo, facilita dinámicas innovadoras, ya que se benefician de las simbiosis de conocimientos diferentes. Estas investigaciones parten de la premisa de que los grupos étnicos de bajo poder económico tienen una elevada probabilidad de vivir en zonas de segregación residencial (el problema del capital étnico). Para la situación de Canarias, que ha diseñado un plan sur de integración escolar, sería bueno hacer una reflexión acerca de estas observaciones.

A la gestión de la diversidad le atribuimos un alcance mucho mayor en la interacción ya que es la mecánica que posibilita la inserción en los espacios de trabajo, la vida en vecindad y la del ocio. Las instituciones públicas y ayuntamientos tienen que poner de su parte los medios y puentes que ayuden a superar desconfianzas y prevenciones (asistentes sociales, invitaciones a los actos, atenciones en casos de dificultades...). Los interesados, por su parte, tienen que convencerse de que los comportamientos abiertos (relacionarse, intercambiar experiencias, mostrarse receptivos a la simbología local) son más favorables para sus intereses y aspiraciones que las del “enrocamiento” y el refugio grupal o tribal con sus compatriotas. En los ambientes en los que hay redes de intercambio entre los diversos (etnias y culturas) se manifiesta una gran creatividad y un espíritu de innovación.

6.3.3. Otras ocupaciones territoriales

Ya se ha comentado la carencia de estadísticas desglosadas acerca de las ocupaciones de espacio que tienen diversas variables. Se sabe además que esas distribuciones están sujetas a cambios importantes, debido a la rapidez con que evolucionan las estrategias de los agentes sobre localizaciones varias.

En los epígrafes anteriores se han tratado dos de los aspectos más directamente relacionados con la población o la estructura demográfica: la geografía de sus entidades o agrupamientos, y el stock de viviendas que configura ese poblamiento. Sin embargo, al referirnos al concepto de capacidad de carga territorial debemos considerar cuál es la función múltiple de la que depende ese indicador relativo.

De acuerdo con la información ya citada de GRAFCAN, referida a la situación en julio de 2000, de las 742.406 ha que conforman la superficie de las Islas Canarias, el 60,4% constituye lo que podría denominarse como suelos no susceptibles de utilización residencial y económica (el 41,4% son espacios naturales, el 42,6% son terrenos con pendiente superior al 30% y el 12,2% son las tierras que están por encima de la cota 1.200 m). Es decir, que el suelo realmente apto es del 40,6% (301.749 ha), del cual el 29,8% ya está ocupado y la reserva utilizable es del restante 20,8% (154.532 ha). Siguiendo la distinción que hacen los técnicos de GRAFCAN entre ocupado total y ocupado en superficie apta, el balance relevante es que el 3,8% del territorio está edificado (es el 31,9% del suelo clasificado como urbano y urbanizable) y el 2,5%

es el consumo de suelo que tienen las vías de comunicación (18.350 ha). El stock de reserva, repetimos, evaluado en 154.532 ha, indica que la superficie que se está usando actualmente es el 48,8% de todo el territorio apto y el 19,8% (casi el 20%) de toda la superficie del Archipiélago. Una panorámica general que es muy desigual cuando se contemplan con detalle lugares e islas (gradientes de la densificación).

Uno de los usos que mejor refleja lo que sucede es el capítulo agrario. No tenemos por qué remontarnos a tiempos lejanos, cuando el medio rural como continente y la actividad agraria como principal contenido hegemonizaban el patrimonio territorial de las Islas. Habría que matizar bastante lo que GRAFCAN atribuye a ocupación total del apartado agrario. Las 114.025 ha que estima, el 15,3% del total canario, incluye una especie de resto de lo que no corresponde a los sumandos de edificado y vías, y a terrenos urbanizables.

Lo cierto es que en el ejercicio 2001 la superficie realmente cultivada en las islas apenas llegó a 49.663,2 ha, esto es, el 6,7% de la extensión territorial del Archipiélago. Aquí también la vocación agrícola del territorio es muy desigual por los condicionantes naturales, los históricos, y por otras alternativas y causas distintas al cálculo económico.

Dos islas, Tenerife con una participación del 49,7% de lo cultivado en Canarias y La Palma con el 16,7%, lideran esa dedicación. Si se estima esa cantidad cultivada en relación con la superficie de cada isla, en Tenerife representa el 12,1% y en La Palma el 11,7%. Ninguna otra isla llega al 10%, ya que El Hierro, la tercera en cuestión, se queda en el 8%. Debe destacarse que tres islas no tienen ni el 5% de su territorio cultivado; Lanzarote con el 4,9%, La Gomera con el 4,1% y Fuerteventura con el 0,2%. El caso de Gran Canaria, que apenas sobrepasa ese umbral (el 5,3%), es un buen exponente de los angustiosos márgenes de acción y rendimiento que vive este sector dentro de unos contextos tan urbanizados, con recursos operativos (suelo, agua, impuestos) muy "caros" y con unos costes de oportunidad (alternativas económicas y vitales) tan desalentadores, como lo que acontece con el fraccionamiento y la inaccesibilidad al parcelario. Para el imaginario colectivo el romanticismo agrario es una cosa, pero el interés profesional de la gente es otra bien diferente. Es muy ilustrador comparar la superficie cultivada que tienen las islas por 1.000 habitantes censados en ese año 2001 como residentes. Una variable que indirectamente acusa las especializaciones económicas que son o no preferentes: El Hierro tiene la mayor ratio (249,9), seguida por La Palma (105,6), La Gomera (84,9), Lanzarote (43,2), Tenerife (35,2), Gran Canaria (11,5) y Fuerteventura (5,8). Las desviaciones medias en relación con el coeficiente canario (29,3) son clasificadoras.

En otra vertiente, y de acuerdo con la documentación contenida en el Avance de las Directrices, Canarias tenía 1,6 km de red usuaria por km cuadrado de superficie (el doble de la media nacional). En términos de hectáreas (ha), sumaban 18.350, de las cuales Tenerife "consumía" 5.692; Gran Canaria 4.979; entre La Palma, La Gomera y el Hierro, 3.652 ha; y 4.027 las islas de Lanzarote y Fuerteventura. Esta ocupación es el 2,4% de toda la superficie del Archipiélago. En términos de ratio km/km cuadrados se situaría en 0,5.

6.3.4. Dinámica edificatoria

La inversión viaria en la década 1990-1999 fue de 199.000 millones de pts., aproximadamente 120.000 pts. por habitante residente (la Comunidad Autónoma de Canarias recibió la transferencia en carreteras en 1985) y 19.000 millones de media anual. De esa inversión, la Administración Central aportó 30.349 millones; la Comunidad Autónoma de Canarias, 125.540 y los Cabildos 38.103.

Las obras de infraestructura previstas hasta el 2006, de acuerdo con los planes 2000- 2006, sumarán casi 1 billón de pts. El presupuesto actualizado de carreteras llega a 235.484 millones, el plan de viviendas a cerca de 100.000 (300.000 si se contabilizan todos los intervinientes); en el Plan Hidráulico se prevén 116.000 millones; en costas 35.000; en puertos 50.000; en depuraciones y saneamientos 22.000; y en mejoras y acondicionamientos de carreteras ya construidas, 36.000. El resto previsto es para completar estos conceptos.

Entre 1995 y 1999 el sector de construcción en Canarias ocupó 17.138.333 metros cuadrados, de los que el 86,5% estaba destinado a uso residencial (Diario LO 16 de julio de 2001, con fuentes del Gobierno de las Comunidad Autónoma de Canarias). Los constructores utilizaron 1.487 millones para edificar en ese tiempo nuevos establecimientos turísticos, casi el 10% del suelo utilizado. La superficie para usos no residenciales ni turísticos (oficinas, parques, plazas, obras públicas, entre otras) absorbió 2.315 millones de metros cuadrados. La distribución es muy distinta en las diferentes islas, tal como se puede consultar en el interesante informe realizado por la periodista A. Prieto en el citado diario.

Según el ISTAC, entre 1994 y 1999 se construyeron en las islas 36.177 edificios, de los cuales 33.509 (el 92,6%) eran residenciales y 2.672 de otros destinos (7,4%). Esta edificación comprendía 102.730 viviendas: 98.341 (95,7%) de nueva planta; 4.157 (4,1%) de rehabilitación y 1.480 (el 1,4%) demolidas. El precio del metro cuadrado de la vivienda sube de 89.387 pts. (537,87 euros) a 137.209 pts. (824,64 euros); es decir, un 53,5% de aumento.

Los datos oficiales del Ministerio de Fomento recogidos en el Atlas Estadístico de la Vivienda, para el periodo 1992-2000, reflejan que en la provincia de Las Palmas se otorgaron 72.460 permisos para construir viviendas, y en Santa Cruz de Tenerife 78.002 (150.462 fue el total de Canarias). Significativo es que de esa cifra, el 32% (48.147) eran viviendas individuales, chalets y adosados, y el restante 68% correspondía a bloques (102.315).

Las ventas de cemento en las islas durante 1995 fueron de 1.168.891t, mientras que en el año 2000 esa cifra alcanzó el pico de 2.522.337 toneladas, multiplicándose por 2,1. Los casos de Fuerteventura y Lanzarote son impresionantes, pues los índices se multiplicaron por 2,9 y 2,5, respectivamente.

Las islas tienen de promedio 61 camas de hoteles y apartamentos por km cuadrado. La distribución insular y municipal de ese indicador es muy desigual, ya que 6 de los 87 municipios, por ejemplo, acaparan más del 84% de la oferta de plazas y el 80% de las licencias turísticas que están en vigor para construirse en los próximos años. Ahí están las "mecas" de atracción del peregrinaje laboral que tiene Canarias. La correlación con los municipios que aumentaron en el censo de 2001 el 125% de la población que tenían en 1991, es total. En 15 años, Tías se ha multiplicado por 3,1; La Oliva por 2,8 y Pájara por 2,4; San Bartolomé por 1,3; Adeje por 1,95 y Arona por 2,5. Semejante crecimiento explosivo ha llevado a un hecho insospechado hace unos años. Por ejemplo, en los municipios turísticos del Sur de Gran Canaria más de 10.000 trabajadores viven en los apartamentos y complejos turísticos construidos en las generaciones primerizas de la oferta alojativa. Merece la pena seguir observando ese mestizaje residencial-turístico en estos núcleos con el objeto de inferir políticas municipales y comarcales correctas.

Se tiene suelo planificado con una capacidad no inferior a 850.000 plazas adicionales sobre las 350.000 existentes. Se trata de una bomba de relojería que debe desactivarse pues contiene derechos adquiridos que entran en colisión con una estrategia que es incompatible con esa burbuja amenazante. El conocido

urbanista F. Otto Comentaba hace poco, refiriéndose a Tenerife, aunque es una afirmación aplicable a las otras islas, que “temía que esa presión constructiva produzca daños irreparables”. (*Diario LO/2* octubre 2002).

6.3.5. Autoconstrucción y segunda residencia: una breve nota

Abordar estos dos tipos constructivos que son ocupadores de espacio no es gratuito en este informe. En primer lugar, la autoconstrucción es una práctica muy arraigada en la sociedad canaria por razones tanto económicas como sociológicas que giran en torno a ideas de individualidad, arraigo y fijación a la propiedad. También hay estereotipos sociales acerca de “la masificación” de los pisos urbanos o de las promociones de VPO. Se ha estudiado también el rápido aprendizaje que hacen los inmigrantes de ciertas costumbres de los locales al poco tiempo de arraigarse en su nueva sociedad de residencia. No se descarta, por tanto, que surjan “promociones” e “iniciativas de autoconstrucción” en una parte de los inmigrantes, especialmente cuando ponderen la problemática del mercado de alquiler y la elevada carestía que tiene la adquisición de viviendas propias en estas islas.

En lo que respecta a la segunda residencia, estamos en presencia de un mercado especial del turismo extranjero. Pero en un territorio pequeño como son las islas este hecho es rápidamente internalizado por los residentes, que se convierten en demandantes de servicios con los que hay que contar y, en un colectivo que disputa y compite por la posesión de propiedades y sitios, a veces simbólicos, de esos municipios. Esta sensibilidad ha hecho saltar la alarma en las Islas Baleares, pero es manifiesto que la opinión pública canaria ya no está ajena a esa significativa copropiedad en el patrimonio de fincas y segundas residencias de alto *standing* en bastantes municipios de las islas. Al final del epígrafe haremos algunas aproximaciones a esa cuestión.

La construcción está muy relacionada con el fenómeno de la inmigración a través de la “segregación residencial” y el mercado laboral no cualificado. La autoconstrucción canaria no se limita a la periferia del “primer circuito” que rodea a las áreas urbanas y grandes núcleos turísticos, sino que tiene una presencia muy significativa en municipios relativamente alejados. Igualmente, es la ocasión de recordar cómo las tensiones que soporta un mercado del suelo tan zonificado, y con tipologías tan diferenciadas (en precios, lotes, permisividades municipales, ubicaciones, servicios próximos), explican lo que está pasando con las reservas de suelo para edificación de viviendas públicas y la segmentación de la urbanización a la que se ven obligados los redactores de los planeamientos insulares y municipales. Sirva de ejemplo, uno de esos broches que evidencian las entropías y desórdenes caóticos a los que está sujeto el territorio canario: la estimable labor que está haciendo la Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural, que registró en el año 2000, 3.761 denuncias que dieron origen a 3.102 expedientes abiertos. Solamente en viviendas “ilegales”, la cifra se elevó a 1.829, en infracciones costeras a 145 y en medioambientales a 492.

Antes del impresionante ciclo 1996-2000, que con total seguridad ha cambiado notoriamente la composición y densidad de las viviendas en las islas, lo que reflejaba el Censo de 1996 sobre viviendas ocupadas es que de las 472.896 que integraban el *stock* canario, 113.193 (el 23,9%) correspondían a la propiedad por autoconstrucción y 85.697 (el 18,1%) constituían el parque de alquiler. En islas como Fuerteventura esos porcentajes se elevaban al 35,5 y 27,6%, respectivamente, y en El Hierro el 41,9 y el 18,1%. No obstante, aunque los datos sobre autoconstrucción están sujetos a clasificaciones un tanto imprecisas, desconocer su peso en Canarias y los orígenes de sus manifestaciones llevaría a errores

importantes. La relación, por otra parte, entre la preferencia autoconstructiva y el impacto sobre la topografía edificatoria y el “desorden ocupacional de espacios”, constituye uno de los retos más difíciles en cualquier intento de elaborar directrices y de justificar la disciplina urbanística.

En cuanto a la segunda residencia, es un tema bastante complicado pues supone impactos contrapuestos: es un turismo –hablamos, claro está, de la segunda residencia de turistas temporales– que los analistas consideran interesante en cuanto a gasto y “dinamicidad” territorial, pero que añade factores de presión demandante sobre el mercado del suelo y exige cambios de uso de discutible transformación (casi siempre a costa de lo agrario y del uso colectivo de lugares de alto valor ambiental).

Hay que contextualizar esas presiones y demandas de residencialidad en un espacio vital que tiene zonas donde la densidad demográfica sobrepasa los 1.120 y 1.670 habitantes por km cuadrado en Tenerife y Gran Canaria si se hace el cálculo sobre el suelo apto. Por su altísima cotización para segunda residencia²⁸, es un hecho que debe concebirse como un exotismo de lujo y no como un componente más del mercado libre de la vivienda, por cuanto es conversor de espacio agrícola o libre: su equivalente es el llenado creciente de otros usos y de arterias viarias “gruesas”, dignas de megaproyectos propios de tierras continentales. Es un aspecto que incide en el mercantilizado valor de cambio que en sí ya tiene el mercado del suelo en Canarias y en sus expectativas alcistas (opción de futuro rentista).

Lo chocante de este activo bloque de segunda residencia (recordemos que las estadísticas nacionales colocan a Canarias entre las cuatro primeras comunidades autónomas con mayor porcentaje por superficie y habitante) es que coexiste con una deficiente y deficitaria política de vivienda social. Desde todas las instancias se manifiesta la falta de suelo para vivienda pública, una cuestión vital para rebajar la tensión social de aquellos colectivos, residentes y externos, que tratan de no acortar drásticamente su poder adquisitivo por el encarecimiento de este bien duradero. Los módulos que tenían las construcciones de estas viviendas no eran atractivos para unos agentes que tenían alternativas mucho más rentables en el mercado libre. La financiación con la que se mueve este segmento tampoco propiciaba que encontrase zonas aceptables para edificar, con lo que las viviendas debían levantarse en rincones poco apetecibles por sus entornos, malas comunicaciones, e insuficientes dotaciones de servicios próximos. Reformas recientes con incentivos fiscales y la presentación de una nueva Ley de la Vivienda en el pasado ejercicio 2002 intentan revitalizar una oferta que es pieza articuladora de la movilidad, contrapeso de la dinámica alcista, y garante de la capacidad adquisitiva de los hogares de asalariados.

Como telón de fondo de la autoconstrucción y de la segunda residencia se encuentra un factor institucional totalmente condicionante: la tipología de la propiedad que presentan las diferentes islas. Es pertinente inferir que el avance minifundístico que avala un sistema hereditario de equirreparto entre herederos, favorece la venta de terrenos que por sus reducidas dimensiones solo son cotizables como solares, máxime si los mismos son clasificados como urbanizables.

Según el Censo Agrario de 1999, que comprende 455.072 ha (el 61,3% del territorio canario), las explotaciones registradas son 36.132 de todas las tierras y 32.822 de las que están labradas. El 52,2% de esas

²⁸ Véase el interesante “Informe jurídico sobre la posibilidad de limitar el acceso a la segunda residencia en Lanzarote” F. Prats. Cabildo de Lanzarote, 2002. Un caso típico de “racionalidad bloqueada”. Lo evidente aparece como una insurgencia que busca resquicios barrocos para regular algo lógico antes de que un futuro sólo quepa la intervención de los forenses. Es algo surrealista tener que inspirarnos en el land del Tirol austriaco y en una sentencia de 1999 del Tribunal de Justicia Europea, confiando en tal jurisprudencia. Recuerda al poeta peruano que empezaba su poema prohibiendo la ley de la gravedad.

propiedades son terrenos menores de 1 ha, si bien la superficie que comprenden no llega al 1,7%. Las islas occidentales no capitalinas son las que tienen el mayor porcentaje de micropropiedades (inferiores a 5 ha).

En lo relativo a la segunda residencia, un interesante trabajo realizado por la periodista E. Crespo (*La Opinión*, 22 de septiembre de 2002), estima, tomando como fuente el Colegio Nacional del Registro de la Propiedad –una inscripción que no es obligatoria–, que son más de 116.000 las propiedades que figuran con titularidad de extranjeros. Efectivamente, del total de las propiedades contabilizadas en las islas, exactamente 1.352.392, 116.762 (el 8,6%) pertenecen a extranjeros. En las islas de Lanzarote (20.306) y Fuerteventura (8.807), las cuotas porcentuales son del 18,9 y 16,1% de las que tienen esas islas, destacando también el caso tinerfeño (6.1730 fincas y el 10,4% de la isla). En La Palma (5.235 y el 11%) y El Hierro (587 y 7,1%), es también significativa esa presencia. Las islas con menores controles de foráneos son La Gomera (571 y 3,9%) y Gran Canaria (19.528 y 3,6%).

6.4. LA CONDICIÓN FRONTERIZA DE CANARIAS

Un capítulo importante para la Comunidad Canaria lo constituye su condición de comunidad fronteriza. En este caso, poco tienen que ver los análisis clásicos de las zonas transfronterizas en las que caben siempre movimientos de ósmosis entre uno y otro lado, con el caso de unas islas ubicadas en un continente africano con el que se tienen las relaciones propias de mundos extranjeros. Canarias ha tenido durante siglos un papel de “intendencia” para reexportar y practicar un comercio triangular con los países de la costa occidental africana.

Lo que está ocurriendo con las pateras y los inmigrantes subsaharianos debe considerarse como aspectos del viaje de vuelta, sólo que en esta ocasión en vez de mercancías son personas las que traspasan los puertos, si bien una parte lo hace sin las formalidades correspondientes. Según estimaciones del Ministerio de Interior, uno de cada cinco inmigrantes que llegan a Canarias se queda realmente aquí. Es decir, Canarias haría esta vez de reexportadora hacia la UE pero con “mercancía humana” africana.

Las teorías de la movilidad económica de las migraciones, basadas en una evidente desigualdad en los salarios pagados, justificarían que Canarias no fuese ese lugar preferente, puesto que el salario medio isleño es inferior aproximadamente en un 15% al de la media española, y aun menor que el de los países líderes de la UE. Aunque suponemos que el inmigrante tiene una información imperfecta si sabe perfectamente que las condiciones de vida son muy superiores a las de su lugar de origen. También sabe que el trabajo sumergido requiere personal no cualificado y que las características de estas islas turísticas conllevan múltiples conexiones con otras partes de la UE. De acuerdo con los perfiles profesionales de los inmigrantes en el año 2001, el 34% de los africanos son peones no cualificados, frente al 11% de los procedentes de la UE y el 14% de los peninsulares. Es cierto que en estos dos últimos casos, con el contrato temporal por obra o proyecto y con la seguridad jurídica de volver a su tierra, la situación es muy distinta a la de unos colectivos que emigran para vivir mejor y, con la esperanza de encontrar oportunidades de creciente ingreso que retrasen al máximo su eventual retorno al país del que proceden. Finalmente, hay que explicarse este flujo con “parada” en Canarias por la existencia de controles policiales más sorteables que los cordones establecidos en zonas como Andalucía y Alicante, que son las otras dos grandes conexiones que tienen los africanos con la España continental.

No entramos en distinciones terminológicas entre *frontier* y *border*, pues lo que pretendemos es señalar que la proximidad relativa de Canarias a países emisores tan significativos en los flujos de los “sin papeles”, hubo de apreciarse más estratégicamente cuando se articuló el dispositivo de aplicación de la nueva Ley de Extranjería. Fallos logísticos en diferentes frentes han terminado por convertir unas llegadas esporádicas iniciales en una regular y creciente afluencia; una cierta indiferencia social en un preocupante temor a eventuales conflictos propiciados por la falta de integración y por las exclusiones a que están dando origen estas arribadas sin encauzamientos.

6.5. TERRITORIO Y EXTERNALIDADES EN CANARIAS

Los efectos de las inmigraciones, tanto positivos como negativos por los problemas que añaden a las sociedades de acogida, siempre se han concretado en la estructura poblacional (con variados aportes dinamizadores), en la actividad económica (protagonismo empresarial) y en el mercado de trabajo, han incidido en los bienes y servicios públicos (vivienda, educación, sanidad...) y en aspectos de la estructura social tan variados como los servicios sociales o la cuestión de la inter o multiculturalidad y su papel en las convivencias identificatorias.

Las interacciones con el territorio o la territorialidad no son tan fuertes como en las dimensiones anteriores. Sin embargo, la cadena de población y economía con el territorio está tan estrechamente unida que sus impactos, si no de transmisión directa, sí se acusan a través de las intermediaciones de lo demográfico y económico. Los vectores de la densidad demográfica, la incidencia en el bienestar económico, el alcance y financiación de las políticas y la acción colectiva o las provisorias y el consumo colectivo, se involucran en la morfología espacial y en la textura de los lugares.

En este epígrafe intentamos exponer que cualquier valoración de lo territorial a partir de la adicionalidad de un volumen exógeno poblacional, siempre acabará concretándose en los planos de la “capacidad de carga”, a la que ya nos hemos referido por su carácter relativo, y de las externalidades, unos recursos que como es sabido valorizan la calidad de los territorios.

La capacidad de carga territorial deriva de la acumulación de personas, construcciones y “artefactos” u objetos sobre unas superficies limitadas (corredores costeros normalmente), que además tienen casi un 40% de su territorio con espacios naturales protegidos. Coincidimos con los autores que confieren un relativismo cuantitativo a este popular indicador, cuya utilidad es encender la “luz de alarma” cuando se sobrepasan determinados umbrales. Se estima que surgirán pérdidas irreversibles de capital natural y de externalidades que han estado valorizando la calidad de lo producido, los hábitats y la calidad de vida, en general. De ahí que nunca falte su utilización en las estrategias de desarrollo sustentable o sostenible²⁹. Los síntomas de esa “sobrecapacidad” son las incidencias en la biodiversidad, la caída de las calidades paisajísticas y las evidenciables congestiones de tráfico y contaminaciones varias, o el desorden constructor, por mencionar los ejemplos más extendidos.

Si algo está aprendiendo la gente en estos días es que los riesgos se van instalando en la cotidianeidad de las personas y las sociedades. Un sistema tan complejo e incierto como el ya alcanzado propende al sur-

²⁹ Un excelente repaso los indicadores de sostenibilidad, pensados para las islas, puede verse en la publicación del avance de las Directrices Generales de Ordenación realizado por el profesor de la ULPGC, Matías González Hernández.

gimiento de reacciones fuertes y acontecimientos inesperados, tanto desde una naturaleza continuamente agredida, como en una economía que está en plena mudanza de “cimientos” y en la cuestión social. En los tres planos se comprueba ese ascenso del malestar que provocan las situaciones de deterioro medioambiental, la inestabilidad de lo económico y los nuevos acontecimientos de anomias (desviaciones y daños sociales que sufren colectivos de la población). En todos ellos subyace la debatida pérdida de la seguridad y confianza pública. En un artículo del conocido columnista de *La Vanguardia* Gregorio Morán, titulado “La seguridad pertenece al pasado”, se constataba que las salidas que se ofrecen sólo son válidas para algún grupo, o se lanzan a individuos que tienen muy desiguales defensas. Por ello expresaba el código de opciones individualizantes que nos va arrastrando, sentenciando las alternativas: “un mucho de suerte, un poco de audacia y saber agarrarse a lo que salga”.

Posiblemente las vivencias en “carne propia” por inundaciones como las de la primavera del año 2002 en Santa Cruz de Tenerife, o las catástrofes ocurridas en comunidades de nuestro contexto afectivo (Venezuela y Galicia), nos refuerzan esa sensación, al mismo tiempo que nos sensibilizan ante el inventario de sucesos que se registran en nuestra comunidad. Es el caso de proyectos destructores de patrimonios naturales y simbólicos (Villafior, Veneguera, Malpaso, El Cotillo...). Se revaloriza el principio de precaución, tan arraigado en la estrategia de desarrollo sostenible. Un criterio que ha sido adoptado por la UE y las Naciones Unidas, y que consiste en “tomar todas las medidas necesarias para evitar riesgos irreversibles, incluso sin tener un conocimiento cierto de su probabilidad o de sus efectos”. Hay que colocarse delante de las certidumbres y estar convencidos de que no hacer nada ante inercias que tienden al “embotellamiento” acabará teniendo un coste mucho más alto a la vuelta de la esquina que el beneficio producido por las coyunturas aceleradas. Las improvisaciones y las operaciones pensadas para vampirizar esas rachas son “malditas herencias” para quienes no recibirán más que cuentas a pagar.

133

Sobre el desarrollo sostenible (DS) caben muchas lecturas, algunas de ellas más cercanas al “utopismo” que a la realidad de lo que las gentes comunes y sensatas quieren hacer con sus vidas. Los especuladores y pescadores en río revuelto son siempre unos pocos; sin embargo, la gente es mucha y sabe bien que el futuro es ese tiempo y lugar al que aspiran, y en el que harán todo lo posible por estar. Entonces, ¿cómo no concebir las estrategias más allá de lo que alcanza la vista? Por eso también suscita consenso unánime otro de los principios del DS: saber mantener el capital natural³⁰ sin consumirlo (agotando todo lo no renovable) y aprender a vivir con “racionalidad” y “equidad de los intereses que produce en el tiempo”.

Casi la mitad del suelo de las islas sufre una erosión al límite de lo tolerable. El Ministerio de Medio Ambiente cuantifica en un 30% la superficie con una desertificación alta (*El Día*, 25 de agosto de 2000). Del 43,4% de la superficie se pierden por año 15 t, según una investigación del Departamento de Edafología y Geología de la Universidad de La Laguna). Un 30% de la superficie del Archipiélago sufre un grado de erosión entre extremo y alto, y hasta un 33% (253.870 ha) soporta una erosión media.

³⁰ Con “capital natural” se alude a los sistemas que soportan la vida, bosques, especies, recursos físicos, fuentes- sumideros, etc. Económicamente, serían las funciones básicas y servicios prestados por la naturaleza, además de los aprovechamientos cuyas transformaciones se hacen compatibles con la funcionalidad del territorio (tierras de cultivo, minerales, playas, emplazamientos urbanos, redes, entornos urbanos...). La Naturaleza no es un santuario íntegro. La acción humana tiene que recrearla para vivir con ella, pero no para hacer cualquier cosa.

Las *economías externas* son un activo intangible de ámbito local que no puede adquirirse en el mercado y del que se benefician exclusivamente las empresas localizadas en el territorio. Hay economías externas de localización y urbanización (estáticas) y de especialización, de diversidad y de competencias (dinámicas). Se admite que recursos naturales como el clima, la posición, o el orden ambiental (paisajístico, biodiversidad), o la posición geográfica, equivalen en cierto modo con sus efectos a las economías externas clásicas antes mencionadas. Las economías externas proceden entonces de la densificación, la difusión tecnológica y el conocimiento, la proximidad geográfica y la Naturaleza y medioambiente.

La generación de residuos es bastante alta en Canarias, a ello no es ajena su apuesta turística masiva. Teóricamente, cada habitante arroja 1,5 kg de residuos diario (la media de Península está sobre 1). La evidencia de que esa influencia es cierta la tenemos en el dato de Fuerteventura con 2,7 kg, seguida a gran distancia por Gran Canaria (1,6), Tenerife (1,4), La Gomera (1,3), El Hierro (1,3), Lanzarote (1,2) y La Palma (0,8). Las islas observan comportamientos no congruentes, que posiblemente tengan que ver más con el tratamiento dado a los residuos y basuras que con las pautas de consumo. El PIRCAN (Plan Integral de Residuos Sólidos de Canarias), que se presentó en el ejercicio 2002, pretende controlar y crear una cultura más acorde con el criterio de sostenibilidad. Canarias desecha más de 3 millones de t de basura, de las cuales 1,3 millones son residuos urbanos, 1,2 agrícolas y ganaderos; 475.000 de la construcción y 35.000 son residuos peligrosos (productos químicos, lodos contaminados, tintas y disolventes...). De ahí que se intente ordenar el funcionamiento de los vertederos insulares, los puntos limpios, los desechos especiales y los residuos peligrosos.

Canarias ha pasado de extraer 143 millones de metros cúbicos de agua en 1996 a 163 millones en 1998. Es una de las cinco comunidades autónomas que más elevaron el consumo de agua por habitante. Igual sucede con el consumo de energía eléctrica, pues se ha triplicado entre 1987 y 1998. El consumo de energía eléctrica por abonado en 2000 fue de 6.532 kw/h. La producción de energía eléctrica eólica por habitante fue de 4,01 kw/h en el año 2000 y la solar tenía potencia instalada de 0,48.

Según un estudio de la Viceconsejería de Medio Ambiente en el año 2000, las rentas o ganancias anuales producidas por las zonas naturales de uso recreativo se estimaban en 47.910 millones de pts. De ellos, Tenerife participa con 19.333 millones (40,3%) y Lanzarote con 10.991 mil. (22,9%). El valor económico del medio ambiente se cifraba en 3,2 billones de pts. Del ingreso anterior, el 26,8% corresponde a tasas en los parques nacionales y la restante a otras superficies protegidas. Esto explicaría que La Palma generase una renta de 3.121 millones de pts. (6,5%) y La Gomera 5,7%. Por la gran afluencia turística, Gran Canaria participaba con 8.188 millones (17,1%), Fuerteventura con 3.331 (6,9%) y El Hierro, isla reserva de la biosfera, con 214 millones (0,4%).

Todos estos datos del medio ambiente canario, que complementan los ya expuestos cuando se analizaron las ocupaciones del espacio, reflejan que en Canarias hay riesgos de acrecentar las facturas de los efectos de saturación, congestión y contaminación visual. En definitiva, son deseconomías externas creadas al amparo de la segregación residencial y del coste de socializar para insertar. Un esfuerzo adicional que se debe hacer para no bajar la calidad media de los servicios que se ofertan a toda la población, y en las intervenciones territoriales del agente público. En resumen, que la movilidad sobre el territorio, la residencialidad zonificada, la afectación a las existencialidades y la distribución en el territorio de provisiones de servicios y redes de conexión, tienen relación con esa aleatoria variable que se suma al *stock* de población residente con el que se viene funcionando.

Para los intereses generales de una sociedad que persigue el aumento de su bienestar y calidad de vida, se exige considerar los límites de *stock* inferiores y superiores, relacionándolos con las capacidades de asimilación y "resiliencia" (resistencia al cambio) que tienen los ecosistemas de ese territorio. De ahí que proceda diferenciar precios de valores en los recursos naturales. Los precios se fijan en función de poderes de mercado, rentas ricardianas y de situación y de otras economías externas que confluyen en su localización. En cuanto a los valores tenemos los de uso, los de cambio, los simbólicos y el de opción (valor de uso actual con el sobreprecio aplicado al considerar su presencia futura).

Pensando en Canarias y en esta voluntad de actuar con estrategias de desarrollo sostenible en su modelo económico, estimamos procedente recordar algunas de las recomendaciones que deben estar presentes. En primer lugar, a los agentes y a la sociedad en general se les debe advertir que la dimensión ecológica pertenece al mundo de los sistemas lentos, mientras que en la nueva economía la velocidad es uno de los principales factores de las ventajas que confieren competitividad, y por consiguiente, de la rentabilidad inversa.

Los procesos económicos y sociales pueden producirse en rutinas y ciclos de vida con relativa duración, pero los impactos que sufre el medio ambiente y los ecosistemas suelen tener gestaciones y reacciones muy largas, por lo que sus efectos suelen conllevar a menudo no “regeneración” sino “extinciones” y “explosiones tardías”. Resultaría entonces que los ciclos de la vida de las políticas para regular lo económico y lo social que opera en un territorio no es coincidente con el “tempo” que tiene en sí el recipiente territorial. El diseño de las intervenciones, evaluando impactos medioambientales, es necesario pero no suficiente. El riesgo de irreversibilidad por saturaciones a que conducen las tendencias, o la “contaminación visual” por el añadido de “estéticas” rupturistas (costes de la fealdad), obligan a planes de mantenimiento y revitalización que van más allá de la temporalidad o fase de realización que tienen los proyectos o las operaciones de nuevas localizaciones.

En segundo término, nadie se debe llamar a engaño con la lógica de una economía de mercado. Los capitales privados no se dirigen a los territorios como tales sino a proyectos en actividades específicas que contienen determinados potenciales de rentabilidad. Por eso, y a su modo, son creadores y ordenadores de territorio (S. Boisier, 1997). El sistema de decisiones que está detrás de esas actuaciones puede ser muy sensible con la preservación medioambiental de su emplazamiento, pero aun es más cuidadoso para asegurar el beneficio de su inversión. La compatibilidad es posible, el conflicto también. Para los operadores individuales, el capital natural es instrumental a través del precio y la calidad de sus productos de venta. Pero para el conjunto de la sociedad ese capital natural forma parte de su capital patrimonial porque le reporta beneficios de valor que no tienen mercado o cotización de compra durante generaciones. Para los residentes esas externalidades del medioambiente son bienes públicos, no apropiables y sí compartibles. Para los intereses privados tales externalidades serán internalizadas al objeto de beneficiarse en exclusiva de las mismas.

Los puntos de no retorno son aquellos en los que un esfuerzo adicional produce costes crecientes y rendimientos imperceptibles. Sirva a título ilustrativo la ley de Downs, según la cual “la regulación de una infraestructura congestionada alivia temporalmente el problema, pero, a menos que se introduzcan mejoras en la gestión de la nueva capacidad resultante, la congestión acaba reproduciéndose a un mayor nivel que el inicial”. Recomienda este autor una prueba un tanto neomalthusiana al preguntarse en términos microeconómicos y ante cada nueva obra: ¿es eficiente el uso actual de las infraestructuras existentes?

6.6. LA INMIGRACIÓN Y EL TERRITORIO CANARIO: UNA RECAPITULACIÓN FINAL

¿Qué tienen que ver las inmigraciones con la movilidad territorial y con los usos del suelo? Es una pregunta lógica porque la causalidad es de carácter indirecto. Cuando se enfatiza la superpoblación o presión demográfica y la densificación fuerte sobre el territorio, se supone que todo aquello que sea una cuantiosa suma al stock demográfico existente acabará repercutiendo en los ya cercanos límites de la

“admisibilidad” de carga. ¿Y cómo medir esos efectos del riesgo de agotamiento? Lo convencional es que se aprecien a través del “gasto público suplementario” que acarrea el incremento poblacional, o por la problemática que vive un producto tan simbólico como es el parque disponible de viviendas en alquiler bajo o vivienda pública en su caso. Además, por la existencia de barrios o pequeñas entidades de población cercanas a las ciudades o núcleos turísticos, que en poco tiempo se convierten en considerables hábitats de apreciable tamaño y pésima calidad urbanística. Si junto a todo ello registran algún suceso de crónica periodística, entonces se activa la percepción del descontrol territorial.

La regulación de las inmigraciones no es lo prioritario. Hay múltiples razones para defender las políticas de moderación que descansan en el reagrupamiento familiar y en lo que está ocurriendo en los mercados laborales. En uno y otro tema se puede disponer de buena información para indicar antes de cada ejercicio cuáles son los huecos sectoriales, las tensiones en la geografía y los perfiles profesionales. Asimismo, las políticas migratorias ya no son exclusivas de la vida interna de un país desarrollado. Existen compromisos morales que implican a los países emisores. De ahí la importancia de la política exterior y de cooperación, así como el necesario esclarecimiento de las razones de restricciones de no residentes en el país en cuestión.

Cualquier desbordamiento provoca inevitablemente, como nos lo demuestra la realidad europea de estos últimos años, que la competencia política asuma la tarea de endurecer los flujos y el estatus de una parte de los inmigrantes que ya están instalados (caso de los “sin” papeles, especialmente). Agitar el fantasma de la inmigración es uno de las mercaderías más baratas que se puede ofrecer en el mercado político de nuestros días. Por eso conviene elaborar una línea argumental más valiosa que la de los simples tópicos de rechazos, filtros y expulsiones.

136

La carrera a la baja puede llegar al gratuito “cero inmigración” porque siempre existirá un oferente que está dispuesto a fabricar electoralmente con “dumping social”. No sólo es inmoral y poco serio, sino que tampoco es defendible económicamente, jugar al liberalismo en todo, a excepción de las personas. Un experto como L. Mármorea lo expresa muy claramente: “las migraciones son alarmantes porque son una prueba de la miseria en el seno de la riqueza, del autoritarismo en un mundo que quiere ser democrático, del prejuicio en sociedades pretendidamente multiculturales”.

No es verdad que todo lo que ocurre después de un hecho es consecuencia del mismo. Sí es verdad, en cambio, que frecuentemente tendemos a prestar más atención a los datos que confirman nuestras creencias que a aquellos que las desmienten ¿Queremos inmigrantes estables, para siempre, o temporales? ¿Cuántos son demasiados? Son las preguntas ante las que debemos tomar una decisión.

Por decirlo con palabras de A. Izquierdo (*El País* 7/2/1999), la cuestión es con quiénes y con cuántos debemos convivir. En esta misma tesitura, la profesora Blanca Sánchez Alonso (*El País* 16/12/2001) ponía el dedo en la llaga con tres preguntas claves: ¿Caen los salarios de los trabajadores (españoles) como resultado de las inmigraciones? ¿Qué trabajadores son los más afectados? ¿Son la solución al envejecimiento de nuestra población?

La escasez no es un concepto físico en una disciplina como la Economía. Es un concepto social, que está en función de la relación entre la dotación disponible y la demanda o nivel de necesidad que expresan los agentes que desean su adquisición. Además es relativo, siempre evaluable con un “depende” porque su función de interacción implica a varios elementos y parámetros. Es causa y efecto. No es fijo en el

tiempo ese concepto, sino que es histórico, contextual. En muchos casos, no es comparativo porque las circunstancias son muy distintas y no admiten transposiciones.

Veamos un ejemplo que se entenderá bien. ¿Está Fuerteventura superpoblada como lo está Gran Canaria? ¿El índice de densidad de habitantes por km cuadrado es suficiente para desmentirlo? Ante la inmigración de los últimos años, ¿no es más problemática la situación de Fuerteventura que la de Gran Canaria? ¿Qué criterio de “lo súper” que descansa en “lo escaso” está manejándose en cada uno de esos tres interrogantes? Eso es lo que tienen de vulnerables las simplificaciones cuando son inconsistentes e incoherentes. Llevar a una mesa de negociación, o a un foro en el que pretendemos defender la regulación de este fenómeno en función de nuestras capacidades de asimilación y de consolidar el crecimiento futuro, es arriesgarnos a no ser tomados como interlocutores serios.

Si algo parece urgente a estas alturas en las que se está procediendo a precisar el sentido de los conceptos y categorías, es aclarar que la visión genérica de “inmigración” en realidad comprende distintos flujos de inmigraciones. La tipología puede ser múltiple y puede estar en función de áreas emisoras, etnias, cualificaciones, edades, sexos, temporalidad de las estancias, situación jurídica en la que entran y un largo etcétera. Lo que es preocupante en nuestro caso es que la valoración de un tipo de inmigración sea generalizable a todos los otros estratos inmigratorios. Las casuísticas, características y problemáticas son tan distintas entre unos y otros, que siendo rigurosos cada referencia a una situación se debería aplicar a ese determinado colectivo, sin hacer inferencias a la totalidad.

Ésa es la finalidad de aproximarnos a tal complejidad con la tabla 16. En él se relacionan los distintos grupos de inmigrantes con los efectos eventuales en los bloques económicos, la estructura social y el territorio. Dentro de estos tres campos se formulan las variables que entendemos más relevantes de cara a esos inmigrantes. Mediante graduaciones de intensidad es posible visualizar la frecuencia de esos entrecruzamientos y las diferencias de cada uno respecto a los demás. El cuadro es un simple tanteo, susceptible de interacciones que vayan afinando el perfil de la matriz. Los cuatro agrupamientos en que se han subdividido los 16 tipos de inmigración que hemos seleccionado, se enmarcan en las tres grandes ecuaciones que incluimos en la tabla 17. Como puede apreciarse, cada una de las ecuaciones poblacional, territorial y económica representa funciones compuestas por un elevado número de variables que se proyectan sobre esos aspectos. El efecto migratorio, o el saldo para evaluar su signo de positivo o negativo, sería el sumatorio que tienen en esos tres planos multiplicado por un coeficiente de carga (que puede ser de poblamiento positivo). Además, la cuestión migratoria sólo puede ser entendida desde los ejes institucionales que la regulan e incardinan con la demografía, la economía y el territorio.

En la tipología de las inmigraciones conviene matizar, en primer lugar, lo que es su dimensión de *stocks* (población residente foránea) con lo que son los flujos que se van agregando. Es el ritmo y la composición de estos flujos lo que al cabo de cierto tiempo convierten la visualización de la inmigración en un problema susceptible de conflicto. El flujo real es acompañado de un flujo “mental”, lo objetivo en lo imaginario, como ha señalado el sociólogo A. Izquierdo. En segundo lugar, nos interesa remarcar la heterogeneidad del fenómeno en cuanto a estatus, características, expectativas de arraigo o no, procedencia, grado de voluntad integradora. En tercer lugar, ha de analizarse el impacto de los movimientos migratorios desde esas ecuaciones con población-territorio en asociaciones como las de requerimientos laborales; disponibilidades de recursos humanos locales; coste-beneficio social, cultural y político; relevancia de sus contribuciones económicas a la producción, el ahorro, la hacienda pública y la seguridad social, el

Tabla 16. Matriz de impactos cruzados entre las migraciones y las estructuras E, S y T

Tipología Migraciones	Modelo Económico			Estructura Social			Territorio			
	Producc.	Ingreso	Consumo Invers.	Cohesión social Propensión integrada.	Mercado laboral Compet. m. o loc.	Imagen País Intang. Ident.	Infraest. y Tte.	Vivienda	Mercado sueb.	RN y MA
1. Legales est. m. y L/P										
• Retomado AL.	xx	x	xx	xx	x	xx	x	xx	x	x
• Profesionales y empl. UE	xxx	xxx	xxx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	x
• Función pública otras CCAA	xxx	xxx	xxx	xx	xxx	xx	x	xx	xx	x
• Empresarios/Empresas UE	xxx	xxx	xxx	xx	xxx	xx	xxx	xx	xxx	xxx
• Residentes UE con prop. Inmob.	x	xxx	xx	x	x	x	x	xxx	xxx	xxx
2. Legales. Est temporales C/P										
• “Golondrinas” o “aves de paso”	xxx	xx	xx	xx	xxx	x	xx	xxx(1)	x	xx
• Ss a las empresas (Cons, Ases.)	xx	xx	xx	xx	x	x	xx	x(2)	x	x
• Traslados Inter. Empresariales	xx	xx	xx	x	x	x	x	x(2)	x	x
• Traslados funcionarios menos de 1 año	x	xx	xx	x	x	x	x	x(s)	x	x
3. Irregulares										
• Peones no cual. sin perm. Resid.	x	x	x	xx	xxx	xx(-)	xx	xxx(1)	x	xx
• Cualific. “turistas” y autónomos	xx	xx	xx	xx	xxx	xx	xx	xx(2)	xx	xx
• Trabajos informales y prácticas ilícitas	xx	xxx	xx	x	xx	xx(-)	xx	xx(2)(4)	xx	x
• Ocio/Prostituc./segur.pers./ deport./oficios personales varios	xx	xxx	xxx	x	xx	xx(-prom)	xx	xx(2)(3)	xx	x
4. Otras situaciones										
• Universitarios con est. Temp.	x	x	x	x	-	x	x	x	0	0
• Profesional, cultura y arte	xx	xxx	xxx	x	x	xxx	x	x(2)(3)(4)	xx	x
• Franquicias y emp. C/duración	x	xx	x	0	x	0	x	x	0	0

Notas:

Grados xxx = Alto o intensivo; xx = medio; x = débil o escaso; 0 = sin impacto

1) VPO y viviendas o centros colectivos de diverso rango.

2) Viviendas libres de alquiler.

3) Vivienda/bungalow/apart. en propiedad.

4) Establecimiento hoteleros y aptos.

5) Con efectos parciales negativos.

consumo, respecto a los gastos que pública y socialmente se hacen en relación con estos colectivos (aportes vs. transferencias). Es decir, son impactos (positivos y/o negativos) sobre recursos, capacidades existentes, tipos de agentes económicos que serán y posición que ocuparán, localización y residencia espacial en las que desarrollarán sus vidas, temporalidad que estará en el circuito socio-económico, destino que harán de sus ingresos, y así en otros frentes.

Canarias tiene unos hábitats que progresivamente reflejan unos hegemónicos centros capitalinos que van extendiéndose en barrios y pequeñas entidades, y el *desideratum* de unas viviendas aisladas, en las que un alto porcentaje son de autoconstrucción, levantadas en antiguas parcelas agrícolas abandonadas y localizadas en las cercanías de los caminos rurales. Por ello son acertadas las reflexiones expresadas por nuestros buenos urbanistas inquiriendo qué es el medio rural en Canarias y si caben los compartimentos campo-ciudad que antes eran operativos. Las actuales configuraciones son verdaderas ósmosis de usos y redes de flujos.

Tabla 17. Ecuaciones relevantes de las relaciones e impactos migratorios

Ecuación Poblacional. F(P). Pondera las variables que relacionan a las migraciones con la población.

$F(P) \equiv f(\text{Cantidad, tiempo, localización centrada o dispersa, modificación, edad, incidencia natalista, ingreso probable que percibirá, propensión cultural a integrarse, ensayo económico (S interno o grad) grado de movilidad interactividad y hacia otro territorio}).$

Ecuación Territorial. F(T). Pondera los efectos que le causan al territorio estas llegadas de población.

$F(T) \equiv f(\text{cantidad, tiempo, intensidad locacional en usos de vida y edificación, consumo de recursos culturales, usos de infraestructuras y equipamiento, movilidad residencia-trabajo y de medios de transporte, participación en negocios de renta territorial, las externalidades naturales y comportamiento ante las mismas}).$

Ecuación Económica. F(E). Pondera las vinculaciones que se tiene con los procesos económicos locales.

$F(E) \equiv f(\text{cantidad, tiempo, localización y geográfica, dedicaciones y papel funcional, niveles de ingreso, conexiones con otras empresas locales y externas, situación fiscal, relaciones socioeconómicas con un país de procedencia, cualificación, integración en el tejido productivo, internalización cultural en la zona, pertenencia o no a la seguridad social, cuotas de mercado empresarial o jerarquía de puesto laboral que desempeña, indicadores de bienestar y de ahorro que tiene}).$

Efecto migraciones = $[F(P) + F(T) + F(E)] \times \text{coeficiente de carga o "poblamiento positivo"}$

Premisa inicial. Las 3 ecuaciones están sujetas a las influencias (restricciones e impulsos) que les proyectan el factor institucional que regula y contextualiza a esa comunidad.

El factor institucional (F(I)) comprende las siguientes variables:

$F(I) \equiv f(\text{normas, instituciones, valores, políticas, capacidad institucional, gestión de la confianza, costumbres, planeamientos, motivaciones, asociatividad, aceptabilidad de lo diferente, eficiencia de la coordinación interinstitucional, tipología relacional de lo público con lo privado, graduación de mecanismos clientelares y prácticas ilícitas en la migración de recursos y diseños normativos, ...})$

Es decir que $[F(P), F(T), F(E)] \int f(F(I))$

La F(I) presupone que en ese entorno es relevante la disponibilidad de liderazgos para conciliar las interacciones y establecer una conducción estratégica, así como para acreditar capacidades de gestión, anticipación y respuestas a cambios. Igualmente es importante el estilo persuasivo, democrático y participativo en el que se desenvolverá el sistema político y convivencial.

Las infraestructuras, la generalización del transporte y la inclusión de lo urbano en la accesibilidad de lo cotidiano –una característica de los pequeños territorios insulares– por parte de cualquier residente del mapa insular, han contribuido a una especial movilidad: compartir el espacio de trabajo con el espacio de residencia sin costes adicionales que no sean los de unas recientes colas en las redes y aglomeraciones en los centros urbanos y turísticos. Y aquí surge una primera paradoja en el identificador de la movilidad. Es asumible esa forma de vida mientras las fronteras no sean las interiores de la isla y hasta ciertas distancias. La problemática de la vivienda propia y el deficiente mercado de alquiler imponen este modelo poco elástico de conciliar residencia con lugar de trabajo. ¿En qué se refleja la paradoja de la movilidad? Pues que sólo 2 de cada 10 personas que van a otra isla por motivos de trabajo son canarios. En el año 1999, de las 105.220 personas que cambiaron de residencia, un 19,9% eran canarios, un 37,2% peninsulares y un 15% extranjeros. El 27,8 no está especificado. De los 20.984 canarios que se trasla-

daron, 8.364 lo hicieron a Gran Canaria, 4.497 a Fuerteventura, 3.612 a Tenerife, 3.037 a Lanzarote, 700 a la Palma, 639 a La Gomera y 136 a El Hierro. Sólo un 0,1% de la población ocupada canaria trabaja fuera de las islas.

La consecuencia, pues, es evidente en los márgenes que abre a la inmigración. Los timoratos ensayos para incentivar la movilidad interinsular de los residentes están condenados al fracaso, como ya hemos comprobado, pues no es una cuestión sólo mental o cultural, sino de simple cálculo de costes de oportunidad (el salario como parado supera netamente al ingreso disponible del ocupado de baja cualificación que va a otra isla, descontado el precio del alquiler y no sumadas las ventajas de la economía doméstica). Será tanto más “desalentador” el desplazamiento cuanto menor sea la cualificación y cotización del oficio.

Finalmente, es manifiesto que las islas se están densificando. En algunos casos como el de las capitales, se acercan a los límites o techos de la saturación. Y lo están haciendo consumiendo –o devorando– esa escuálida reserva de suelo útil y apto. Además los mercados del suelo son peculiares en su mal funcionamiento, tienen incentivos perversos como el de la Reserva de Inversiones para Canarias o están muy condicionados institucionalmente por las distribuciones locacionales a que empujan los planeamientos. La capacidad de disciplinar la racionalidad “de los usos” es ineficiente socialmente. Entonces se produce un “reflejo condicionado” en muchos al encontrar a los foráneos no en la alícuota parte de esa presión adicional, sino en la causa del problema. No han metabolizado mentalmente los resultados de unos efectos sobre otros.