

CASTILLO GÓMEZ, Antonio (Coord.): *Historia de la cultura escrita: del Próximo Oriente Antiguo a la sociedad informatizada*. Ediciones Trea. Gijón, 2001. 460 páginas. ISBN: 84-9704.008-2.

En los últimos tiempos, una de las líneas de investigación más fértiles, dentro del campo que en nuestro país denominamos como Ciencias y Técnicas Historiográficas, es el de la historia social de la escritura. Impulsada por la celebración de congresos y sesiones científicas, ciclos de conferencias, o a través de la publicación de monografías como ésta que nos disponemos a analizar aquí, la historia social de la escritura ha trascendido de los terrenos de investigación, para introducirse incluso en los nuevos planes de estudio de las Diplomaturas de Biblioteconomía y Documentación, y de las Licenciaturas de Historia. Y es aquí donde esta obra de más de cuatrocientas páginas, bien provista de un escogido aparato gráfico, encaja a la perfección, toda vez que los títulos publicados en nuestro país que puedan servir como obras de referencia para los alumnos que cursan asignaturas de este tipo, simplemente no existían. Al menos hasta que Ediciones Trea apostara por publicar este título.

Pero a pesar de todo lo dicho hasta ahora, esta obra no está destinada a servir únicamente de libro de cabecera del alumnado. Ni es ese báculo que algunos profesores buscan al impartir una asignatura que, por su vasto campo de estudio, parece inabarcable en los escasos créditos que los actuales planes de estudio conceden a las materias optativas. Es mucho más, tanto por su concepción como por el caudal de información que suministran los autores que se han encargado de redactar los distintos capítulos que componen la obra. Pero lo que lo hace extremadamente útil para docentes y discentes es la estructura diacrónica de su contenido, su cuidada redacción de los capítulos, junto con la selección de textos y figuras que acompañan cada capítulo.

El libro está coordinado por Antonio Castillo Gómez, profesor de la Universidad de Alcalá, conocido en nuestras islas por haber sido el primer ganador del Premio de Investigación Agustín Millares Carlo que concede cada dos años el Centro Asociado de la UNED de Las Palmas, por la que fuera su Tesis Doctoral, publicada con el título *Escrituras y escribientes. Prácticas de la cultura escrita en una ciudad del Renacimiento* (Las Palmas de Gran Canaria, 1997). Y en él colaboran, además del propio Castillo, seis autores más, todos ellos especialistas en las distintas materias que se abordan en esta obra colectiva, que se estructura en dos partes. La primera de ellas, bajo el título «El hilo de la historia», nos propone un viaje a lo largo de las distintas épocas históricas, desde los inicios de la escritura hasta el momento presente, o como reza el subtítulo de la obra, *del Próximo Oriente Antiguo a la sociedad informatizada*. La segunda parte, titulada «Género y cultura escrita», rompe la tendencia cronológica del libro para abordar las relaciones entre las mujeres y la cultura escrita y, de paso, acercar al lector un enfoque desde el factor género.

Se inicia la obra con una introducción del propio Castillo (pp. 15-25), en la que, además de destacar la oportunidad e interés de esta publicación, justifica las colaboraciones de los autores que participan en esta obra colectiva, como él mismo señala, por encima de la rígida estructura académica de las «áreas de conocimiento». Advierte Castillo, desde un primer momento, cuáles son los aspectos más importantes que distinguen a esta obra de otros títulos editados en España en los últimos años: por un lado, la realización de una historia de la cultura escrita que supere la habitual distinción entre historia de la

escritura e historia de la lectura; por otro lado, el cuidado por contextualizar esta historia de la cultura escrita con los excelentes ejemplos que aporta la península ibérica.

Los dos primeros capítulos no cumplen el segundo de los objetivos marcados por el coordinador de la obra, debido al ámbito cronológico sobre el que tratan. El primero de estos capítulos, dedicado a la escritura en el Próximo Oriente (pp. 29-68), ha sido redactado por Antonio Pérez Largacha, profesor de Historia Antigua de la Universidad de Alcalá de Henares y uno de los pocos especialistas en egiptología que posee nuestro país. El otro capítulo, dedicado al análisis de la alfabetización en Grecia y Roma (pp. 69-112), ha sido escrito por Guglielmo Cavallo, catedrático de paleografía griega de la Università di Roma «La Sapienza», cuya autoridad en la materia es de todos conocida por sus publicaciones, algunas de las cuales han sido oportunamente traducidas al español a partir de los años noventa del pasado siglo. Con el siguiente capítulo, «Escribir y leer en la Alta Edad Media» (pp. 113-177), redactado por Luis Casado de Otaola, archivero facultativo del A.H.N de Madrid, el lector se introduce en el mundo de la escritura y la lectura altomedievales (ss. VIII-XI) a través de una ágil exposición que, ilustrada con los textos e imágenes situados al final del capítulo, evitan posibles naufragios del lector menos afortunado.

Al coordinador de la obra corresponde la redacción del cuarto capítulo, dedicado al análisis pormenorizado de todo lo relacionado con la escritura y lectura en los siglos XII al XV, desde la enseñanza de las primeras letras hasta la lectura en las universidades, desde el estudio de las escrituras ocultas en la documentación privada hasta las expuestas en los epitafios de monumentos, para mayor gloria de las elites. La extensa y actualizada bibliografía que acompaña el texto, sin duda será bien aprovechado por quienes deseen profundizar en la materia, tanto profesores como alumnos. Con el capítulo escrito por Pedro Cardim, profesor de la Universidade Nova de Lisboa (pp. 271-315), entramos en la época moderna (ss. XV-XVIII), en la que, como el autor destaca en el epílogo, la escritura jugó un protagonismo innegable en la constitución de una nueva forma de civilización, debido a su cada vez más marcada dimensión política. Y ello para que, en los siglos XIX y XX hayamos asistido al lento, pero gradual, camino de la «democratización» de la escritura, como explica con todo lujo de detalles y abundante aparato estadístico, el profesor Antonio Viñao, de la Universidad de Murcia, un conocido especialista en historia de la alfabetización, la lectura y la escritura (pp. 317-381). Pero ha sido un viaje que, como explica el propio Viñao, ha propiciado importantes cambios, iniciados a mediados del siglo XX con la extensión de la cultura televisiva, pero radicalmente superados con la revolución actual de las Tecnologías de la Información «y de la Comunicación (TIC)».

El último capítulo de la obra, como señalábamos al comienzo de esta recensión, rompe con la exposición cronológica de la primera parte, para centrarse en el estudio monográfico de un tema tan interesante como es el de las mujeres y la cultura escrita (pp. 385-452). Su redacción ha corrido a cargo de María del Mar Graña Cid, de la Universidad Pontificia de Comillas de Madrid, que compatibiliza su principal línea de investigación, dedicada al monacato femenino, con el del estudio de la educación y cultura escrita de las mujeres. Sin duda, este capítulo será de gran interés para los alumnos que cursan algunas materias optativas relacionadas con la historia de género, muy en boga en algunas Facultades como consecuencia de las recientes reformas en los planes de estudio. Aunque, sin duda, también lo será para aquellos interesados por la historia social de la escritura que, con la lectura de este capítulo, tienen la oportunidad de obtener un análisis transversal de esta materia, poco frecuente en la bibliografía al uso.

Resumiendo, nos encontramos ante una obra muy oportuna, que viene a llenar el va-

cío bibliográfico que teníamos en nuestro país, no sólo por aportar una bien estructurada síntesis de la historia social de la escritura, sino por contextualizar ésta en el ámbito más cercano al estudiante hispano. Todo ello, unido a la cuidadosa edición, la reducción del aparato crítico al mínimo imprescindible, una escogida bibliografía especializada por épocas (complementada con la bibliografía final en pp. 453-460, organizada en materias por el coordinador del libro), junto con los textos e imágenes insertos al final de cada capítulo, sin duda harán de esta obra un referente bibliográfico.

Manuel Ramírez Sánchez

Santiago de LUXÁN MELÉNDEZ: *Canarias a fines del siglo XX: los límites del crecimiento económico y la necesidad de estrategias nuevas en el futuro inmediato.*

A propósito del libro de MIRANDA CALDERÍN, S. (ed.) (2002): *Canarias, siglo XX. De la emigración a la inmigración. Un análisis económico.* Las Palmas, Real Sociedad Económica de Amigos del País, 233 p.

La RSEAP de GC. por iniciativa y bajo la dirección del asesor fiscal y profesor del Departamento de Economía Financiera y Contabilidad Salvador Miranda Calderín (que actúa como editor), presenta ahora, como libro, los textos correspondientes al ciclo de conferencias que, con el sugestivo título *Canarias, siglo XX. De la Emigración a la inmigración. Un análisis económico*, tuvo lugar en el seno de la citada sociedad entre el 30-I-2002 y el 20-VI-2002. Participaron en el mismo: A. González Viéitez, economista y profesor de la ULPGC («El modelo económico canario», pp. 19-49); Aniano Hernández Guerra, sociólogo, jefe de Servicio del Instituto Canario de Estadística y profesor de la ULPGC («Sociología de los procesos migratorios», pp. 51-76); Oscar Bergasa Perdomo, economista y profesor de la ULPGC («El Puerto como motor económico», pp. 77-90); Fernando Redondo Rodríguez, economista, del Consejo Económico y Social de Canarias y de la Consejería de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias («La Agricultura, Industria y Pesca», pp. 91-115); Antonio Cruz Caballero, abogado y experto en temas de turismo («El Turismo», pp. 117-149); Ginés de Rus Mendoza, economista y profesor de la ULPGC («Infraestructuras y desarrollo económico», pp. 151-176); Salvador Miranda Calderín («Una fiscalidad diferenciada», pp. 177-219). Finalmente, el libro se cierra con el enunciado de siete conclusiones parciales y una conclusión global, redactadas por el editor, el citado Miranda Calderín¹.

Vamos a tratar de esbozar, a continuación, los que a nuestro entender son los ejes principales que vertebran un discurso relativamente homogéneo, a partir de las siete conferencias que conforman el libro:

En primer lugar, el reconocimiento del enorme crecimiento del Archipiélago en la segunda mitad del siglo XX. En segundo lugar, los cambios estructurales que ha experimentado la economía canaria, todavía no suficientemente reconocidos por las autoridades y por la sociedad canaria; el editor del libro sintetiza esta idea con la feliz expresión de «la utopía del desarrollo industrial en Canarias y la agricultura como simple adorno de nuestro paisaje»; otro de los autores, prefiere hablar de los intentos de industrialización hacia fuera (el tabaco) o hacia dentro (la instauración de una tarifa especial) que culminaron con la puesta en marcha del Régimen Económico y Fiscal de Canarias de 1972². En tercer lugar, el final de la inversión pública en infraestructuras como factor determinante del crecimiento económico canario, junto con el posible funcionamiento ineficiente en la gestión de las mismas (el caso de los puertos). En cuarto lugar, un horizonte de incertidumbres, condicionado por la amenaza de la superpoblación y la excesiva ocupación del territorio, con el telón de fondo del «coste de la insularidad» y la lejanía («ultraperifericidad»). Por último, los cambios en el régimen fiscal y financiero especial de Canarias, que llenos de ambigüedades en la década de los 90', en opinión de Miranda Calderín, han hecho perder una gran oportunidad de canalizar hacia inversiones deseadas por los canarios, las grandes dotaciones de la Reserva de Inversiones. En definitiva, el li-

bro que analizamos, después de un trabajo introductorio en el que se pasa revista a los caracteres definitorios de la economía canaria en el largo plazo (principalmente una economía muy abierta —«la accesibilidad exterior canaria» a la que se refiere González Viéitez— y un régimen económico y fiscal diferenciado, fenómeno que la historiografía de hace más de veinte años denominó «El hecho económico diferencial canario»³) intenta valorar los cambios y los nuevos retos que tiene que asumir la sociedad canaria que, desde el Estatuto de Autonomía de 10-VIII-1982, cuenta con recursos e instrumentos suficientes para regular su crecimiento.

1. LA CONSTATACIÓN DE QUE CANARIAS HA TENIDO UN CRECIMIENTO ECONÓMICO MUY IMPORTANTE, EN TÉRMINOS ABSOLUTOS Y RELATIVOS, ENTRE 1960-2000

Este crecimiento ha sido, además, continuado⁴ y con un ritmo superior a la media nacional, lo que ha permitido aumentos significativos del nivel de vida de sus habitantes y, como colofón, un fuerte proceso de convergencia. Efectivamente, este es el telón de fondo del discurso de todos los intervinientes en el ciclo de conferencias de la RSEAP de GC. El «éxito» (las comillas son de González Viéitez) de nuestra economía, especialmente en la última década del siglo que acaba de concluir, hay que ponerlo en relación con el fuerte crecimiento mundial. La reflexión de los autores del libro, aunque se ocupen en retrospectiva del siglo XX en su conjunto, y algunos extiendan su análisis a la totalidad de la historia del Archipiélago, se ha centrado prioritariamente en los momentos finales de la Centuria, porque lo que interesa es intentar ofrecer instrumentos de análisis, que ayuden a despejar las incertidumbres que se abren con el nuevo Milenio. Este esfuerzo expansivo se ha desarrollado con niveles de empleo desconocidos desde hace muchos años: en 1999, la tasa de ocupación de la población total se situaría en torno al 35%, y habría que remontarse a 1973 para encontrar tasas parecidas. Por otro lado, el gasto público, muy dependiente de los fondos estatales y europeos, se habría multiplicado por diez para el conjunto del período⁵.

2. EL CRECIMIENTO SE HA VISTO ACOMPAÑADO DE CAMBIOS ESTRUCTURALES DE ENVERGADURA

Esta modificación estructural de la economía canaria, a comienzos de la década de los 90', estaría a punto de completarse⁶. Es absolutamente plástica la reducción, en el mercado de trabajo y en su contribución a la renta, de la agricultura y de la industria. Si en 1940, los sectores primario y secundario, significaban los dos tercios del empleo (la agricultura el 51,9%), en el año 2000, ampliamente cerrado el proceso de desagrarización (semejante, pero mucho más intenso y acelerado que el nacional) de la economía canaria, acompañado de un fenómeno paralelo de intensa urbanización⁷, solamente alcanzaban el 13%, frente al 71% de los servicios.

El interés de la reflexión que se nos ofrece, es el hincapié puesto en el peso, absolutamente desproporcionado, que estos dos sectores han tenido en los cambios institucionales, que han marcado la evolución de la economía canaria en el último tercio del siglo pasado. Es decir, en el proceso de negociación y en la redacción definitiva, tanto del Régimen Económico y Fiscal de Canarias de 1972 (REF), como en las distintas formas adoptadas en nuestra adhesión a la Comunidad Europea (Protocolo II de Adhesión de Canarias de 1986 y Plena Adhesión, en 1991). En resumen, en la intensificación de la integración de las Islas en la economía española —uno de los resultados tangibles del REF,

se nos recuerda, fue la reserva del mercado español para el plátano canario— y la todavía más novedosa posición del Archipiélago, en el seno de la Comunidad Europea⁸. Paradójicamente, escribe Redondo Rodríguez⁹, su impacto en el resto de la economía, y en las decisiones que afectan al conjunto, se traduce en que la agricultura y la industria son los sectores que más ayudas reciben (¿Es esto privativo de Canarias?). El argumento es contundente. Dentro del 5,6% del gasto de la Comunidad Autónoma (Presupuesto del año 2002), destinado a incentivar a los distintos sectores productivos, la agricultura (44%) y la industria (8%) absorben más de la mitad de los recursos, mientras que el sector turístico «se conforma» con la cuarta parte de los mismos. Desde esta perspectiva, puede entenderse la llamada de atención de Cruz Caballero¹⁰, sobre el escaso peso que tuvo el turismo —un indicador de su importancia puede ser que, junto a la Construcción, en estos últimos años, acaparó las 3/4 partes de la inversión productiva privada¹¹ («el conglomerado inmobiliario-constructor-turístico»¹²)— en el proceso de integración de Canarias en la Comunidad Europea. Es más, en el razonamiento del citado Cruz Caballero, se nos presenta la desconfianza, hasta fechas muy recientes, de los canarios hacia esta actividad:

«Sus habitantes, no solo han desconfiado del turismo, lo han considerado como algo provisional y especulativo y no bien visto socialmente (...)» —y más adelante añade— «Consecuencia de esta desconfianza, la falta de una conciencia y educación ciudadana de lo que representa el turismo para su bienestar, ha llevado a muchos ciudadanos a creer que el turismo ha convertido a los isleños en camareros de Europa. Los que así piensan, desconocen los ciclos por los que pasa la evolución económica y social de los pueblos»¹³.

3. LA DISMINUCIÓN DEL PESO ESPECÍFICO DE LAS INFRAESTRUCTURAS COMO FACTOR DECISIVO DEL CRECIMIENTO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS DEL SIGLO

Esta es una de las líneas fundamentales de los capítulos redactados por Rus y Bergasa y, posiblemente, una de las aportaciones más novedosas del libro. La economía canaria —en la argumentación del primero— saldría del breve período recesivo de 1991-1993, con una inflexión muy importante en las causas de su crecimiento. La productividad del trabajo, que se había ido incrementando, de modo continuado, entre 1965-1993, con poca capacidad para crear empleo, se ha visto sustituida por un aumento notable del mismo¹⁴ —que tiene, pensamos nosotros, mucho que ver con la importante corriente inmigratoria a la que se refiere Hernández Guerra, al señalar que el 85% de las altas de los padrones canarios entre 1988-1999, procedían de la Unión Europea y que el 30% de los inmigrantes ocupados trabajan en puestos directivos y cualificados¹⁵— que, sin embargo, se vería acompañado de un descenso de la productividad. La economía insular habría completado los intercambios sectoriales inherentes al crecimiento, igualmente la serie de modificaciones tecnológicas y organizativas a las que se vio sometida el tejido empresarial y, por último, también se habría finalizado la red básica e infraestructuras públicas (transporte, energía, saneamiento y depuración de aguas, telecomunicaciones etc.). Realmente puede considerarse que la realización de las grandes infraestructuras de las Islas, habría tenido dos grandes ciclos, interrumpidos por el parón del decenio bélico y la autarquía. El estudiado por Rus Mendoza y el correspondiente a la tecnología y escala de la llamada Segunda Revolución Industrial, que es al que se refiere González Viéitez¹⁶, si-

tuándolo a fines del siglo XIX: la puesta en uso de extensas áreas costeras; la realización de galerías, pozos, estanques y acequias; la construcción de la red de carreteras de las Islas Centrales, acompañada de la introducción de nuevos medios de transporte; el desarrollo de los servicios públicos de agua y electricidad; o, por último, pero desde luego el más importante, la construcción de unas infraestructuras portuarias amplias y modernas. El levantamiento de estas últimas, insiste Bergasa, será absolutamente imprescindible para que el Régimen de Puertos Francos de 1852, pueda producir sus verdaderos efectos multiplicadores sobre la economía canaria, a comienzos del siglo XX¹⁷. Volviendo a la cuestión del peso de la inversión en infraestructuras, en el crecimiento económico canario más reciente, debemos entrar en la cuestión de la valoración de la gestión de las mismas¹⁸, atendiendo también al caso de los puertos. En este libro se apuntan algunos signos, que se refieren a la ineficiencia en el funcionamiento de las citadas infraestructuras. Los Puertos de Canarias —escribe Bergasa— de un lado, han adolecido de haberse convertido en instrumentos recaudatorios, y de otro, más recientemente, se ha producido una desviación de la actividad de los responsables portuarios hacia negocios de naturaleza inmobiliaria o comercial¹⁹.

4. EL CRECIMIENTO ECONÓMICO «TREPIDANTE»²⁰ HA TENIDO COMO CONSECUENCIA UNA ESTRUCTURA ECONÓMICA Y SOCIAL ABSOLUTAMENTE DESEQUILIBRADA

González Viéitez²¹ señala cuatro tipos de desequilibrios. En primer lugar, de carácter económico: un crecimiento por encima de la dotación de recursos internos que ha conducido a una situación de ruptura con los rasgos estructurales del pasado histórico. Expresado gráficamente, hemos pasado a importar mano de obra y a exportar capital. En relación, en segundo lugar, con la estructura territorial: una nueva jerarquización tripolar del Archipiélago marcada por el desarrollo turístico, especialmente intenso en Lanzarote y Fuerteventura: Islas capitalinas, Orientales y Occidentales. En tercer lugar, fuertes deterioros medioambientales: «la capacidad de carga» insular está muy por encima de la media española. Por último, desajustes propiamente sociales: procesos intensivos de inmigración legal, y últimamente de extranjería, de trabajadores, junto a persistencias de tasas de paro elevadas y fuertes contrastes entre los altos excedentes empresariales, y los bajos niveles salariales; este marco se completa con la enorme bolsa de pobreza que, según Hernández Guerra²², implicaría a casi un 30% de la población actual.

Vamos a referirnos, de modo más preciso, a dos desequilibrios muy importantes, que fueron objeto de reiterado tratamiento por todos autores del libro. El fenómeno de la inmigración y la fragilidad del territorio.

El primero de ellos, tiene mucho que ver con el acertado rótulo genérico del ciclo de conferencias («De la emigración a la Inmigración»). Después de los dos grandes ciclos de expulsión de población insular del siglo XX —con destino principal a Cuba, entre fines del siglo XIX y la Gran Depresión de los años 30', y el dirigido a Venezuela, desde la época del Mando Económico, hasta el comienzo de la expansión económica en los años 60'— el ciclo inmigratorio, principalmente de estos últimos veinte años, ha impulsado un crecimiento muy fuerte de la población (con tasas del 3,8% anual), a un ritmo muy superior al resto de España²³. El peligro que se cierne sobre la sociedad canaria podría desembarcar en fenómenos de superpoblación. El eje central de la intervención de Hernández Guerra es, sin duda alguna, la necesidad de controlar el flujo inmigratorio —se refiere fundamentalmente a la población procedente del resto del territorio nacional y de la Comu-

nidad Europea— estudiando la posibilidad de aprovechar la competencia estatutaria (art. 37.1), poniendo límites a la residencia:

«No por capricho, ni por insolidaridad, ni por localismo nacionalista. Límites por un archipiélago frágil, ultraperiférico y económicamente vulnerable. El intenso desarrollo de los transportes y de las telecomunicaciones en las últimas décadas, nos hace creer falazmente que Canarias es una región equiparable a las de «Tierra Firme». Nada más incierto. La naturaleza diferencial proviene de las debilidades estructurales de la distancia y la fragmentación, de la escasez de recursos»²⁴.

La fragilidad del territorio, expresión que ha hecho fortuna, nos conduce al problema de la excesiva ocupación del mismo. La necesidad de poner límites al crecimiento se justificaría, entre otras cosas, por esa explotación agobiante del reducido espacio insular. El dato que se presenta es la disminución del suelo aún utilizable, en el año 2000, hasta el 20% del territorio²⁵. La endeblez del mismo, escribe Hernández Guerra, abundando en los argumentos arriba expuestos, hay que contemplarla, no solo en función de los movimientos migratorios y de los fenómenos de superpoblación, sino, de modo muy especial, de los excesos de oferta turística. La moratoria del gobierno de Canarias no llega a explicitarse en su texto, pero es fácil entender que está detrás de sus palabras.

5. LAS ESPECIALIDADES FINANCIERAS Y FISCALES DE CANARIAS: EL CONTRASTE ENTRE LA HACIENDA ESTATAL Y LAS HACIENDAS LOCALES. LAS OPORTUNIDADES PERDIDAS CON EL FONDO DE RESERVA DE INVERSIONES

Es necesario recordar que las ventajas legislativas, en el campo económico y fiscal²⁶ (Es función del Estado, no solo recaudar, sino, de modo muy especial, incentivar la actividad económica), que ha caracterizado la historia del Archipiélago Canario desde la Conquista, son necesarias para compensar los costes de la insularidad y la lejanía: «Hazemos [a los canarios] libres y esentos de pagar e que no paguen alcavalas ni monedas ni otros pechos ni tributos ni derechos algunos»²⁷.

La Historia de la Hacienda en Canarias se nos presenta como un círculo vicioso de largo recorrido, entre la contradicción permanente de una política de exenciones fiscales por parte del Estado, y la creación de impuestos, que rebajan aquéllas, por parte de las Haciendas Locales, que tienen que dar respuesta a la necesidad de dotarse de recursos. Este análisis bien podría traducirse en la definición de una administración regional o local siempre insuficiente, o en una historia siempre frágil de avances en la exención, seguidos de retrocesos por mor de las nuevas imposiciones. En cualquier caso, se corre el peligro de mostrar una cara siempre amable del Estado que, en algunas épocas, como el siglo XVIII, o la primera mitad del XIX, no lo fue tanto.

La contribución de Miranda Calderín, en conexión con la de González Viéitez o Rondo Rodríguez, acentúa la cara negativa de la ley 30/1972 de Régimen Económico Fiscal de Canarias (REF), junto a los Puertos Francos, uno de los puntales del «acervo» canario. Efectivamente, el art. 10 confirmaba y ratificaba las exenciones en el tráfico exterior de mercancías, pero el art. 20 abría la puerta a la Tarifa Especial, para los productos industriales y agrarios extranjeros que se produjeran en Canarias.

Finalmente, debemos destacar que en el momento presente, desplazado el centro de decisión en materias tributarias a Bruselas, los importantes incentivos fiscales a la inversión y a la imposición indirecta diferenciada de la europea, compensarían a Canarias de

la pérdida de las franquicias aduaneras y al consumo, que han constituido un rasgo estructural de su historia. Es más preocupante, sin embargo, el mensaje final de Miranda Calderín:

«Con luz propia brilla el incentivo de la Reserva para Inversiones en Canarias, que la mínima regulación existente, la sesgada interpretación de la Agencia Tributaria y la poca imaginación de gran parte de nuestro empresariado ha desperdiciado como instrumento de política económica para adaptar la economía de las islas al siglo XXI. Al margen tampoco queda el gobierno canario que, primeramente incentiva la creación de nuevas camas turísticas con la RIC y, posteriormente, intenta prohibirlas con la «moratoria turística». Se ha desperdiciado una ocasión histórica para que los 2,5 billones de pesetas de las dotaciones se hubieran invertido exactamente donde los canarios hubiésemos querido. La ultraperifericidad del Archipiélago habría salvado las reticencias iniciales de Bruselas»²⁸.

NOTAS

- 1 El ciclo fue clausurado con una conferencia de Adán Martín, Viceconsejero de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias, patrocinador del libro, que no se recoge en el mismo.
- 2 González Viéitez, p. 39.
- 3 A. M. Bernal (1981): «En torno al hecho económico diferencial canario», en *Canarias ante el cambio*, Santa Cruz de Tenerife, 1981, pp. 25-37. Para una valoración de los grandes hitos de la historiografía económica de Canarias, cf. S. de Luxán (1994): *La historiografía canaria y la historia económica*, Las Palmas, Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales (CIES).
- 4 Es necesario, sin embargo, no perder de vista que la evolución de la economía canaria durante este período, se ha visto perturbada por dos ciclos recesivos de cierta consideración. El primero de ellos, como consecuencia inmediata de la crisis internacional de 1973, que afectó de modo sustancial al binomio construcción-turismo, y que se refleja claramente en las tasas de paro (de 11,8% en 1973, pasaríamos al 25% de 1985, momento en que el reflujó de esta variable ya se ha iniciado), se prolongaría durante una década. El segundo, mucho más breve, en relación directa con la crisis de la Guerra del Golfo de 1991, tocaría fondo en 1993. Una de las últimas visiones globales de la Historia Económica de Canarias puede encontrarse en A. Macías (2001): *Canarias: una economía insular y atlántica*, en L. Germán y otros (eds.) *Historia Económica Regional de España. Siglos XIX y XX*, Barcelona, Crítica, pp. 476-506.
- 5 González Viéitez, pp. 43-44 y Rus Mendoza, 156-157.
- 6 Rus Mendoza, 157.
- 7 Este es quizá uno de los aspectos peor tratados en la presente obra.
- 8 Una de las líneas de investigación abiertas de la historiografía económica canaria, debe ser el análisis del protagonismo de la Comisión Regional Exportadora del Plátano (CREP).
- 9 Redondo Rodríguez, p. 94.
- 10 Cruz Caballero, p. 138.
- 11 González Viéitez, p. 44.
- 12 La expresión es de González Viéitez.
- 13 Cruz Caballero, p. 138. Una versión matizada de ésta afirmación puede encontrarse en González Viéitez (p. 46) que escribe acerca de «Una primera demostración de coraje que ha dejado perpleja a la sociedad canaria que nunca se imaginó que el Gobierno de las Islas, de verdad, fuera

«su» gobierno en la lucha por impedir que nos especializáramos en convertirnos exclusivamente en una barriada residencial de los europeos». El autor se refiere, naturalmente, a la Moratoria turística como un primer paso en la racionalización del crecimiento turístico.

- 14 Rus Mendoza, pp. 156-157.
- 15 Hernández Guerra, pp. 55 y 57.
- 16 González Viéitez, pp. 34-35.
- 17 Bergasa Perdomo, p. 82.
- 18 Rus Mendoza (pp. 162-171) aboga por una acción reguladora y controladora por parte del Estado, dejando a la iniciativa privada la construcción y gestión de las infraestructuras.
- 19 Bergasa Perdomo, pp. 86-87.
- 20 La adjetivación es de González Viéitez.
- 21 González Viéitez, pp. 44-45.
- 22 Hernández Guerra, p. 59. Según este sociólogo podemos contabilizar 320.000 pobres y 170.000 en situación límite.
- 23 Para Hernández Guerra (p. 60), el flujo migratorio sería responsable del 72% del crecimiento demográfico canario.
- 24 Hernández Guerra, p. 61.
- 25 González Viéitez, p. 44.
- 26 En el texto se hace referencia a la disposición adicional tercera de la Constitución de 1978 que consolidaba el Régimen Económico y Fiscal de Canarias de 1972, al supeditar su reforma al dictamen de la Comunidad Autónoma y al artículo 45 del Estatuto de Autonomía de Canarias de 1982, que reconocía las especificidades económico-fiscales de Canarias. Miranda, pp. 198-199.
- 27 Miranda Calderín (p. 181) reproduce simbólicamente una parte de la Real Cédula de los Reyes Católicos de 20-I-1487, considerada el punto de arranque de la especialidad canaria.
- 28 Miranda, pp. 231-232.

HERRERO FÁBREGAT, Clemente: *La geografía militar en España (1819-1936): una ciencia aplicada*. Grupo Editorial Universitario, Madrid, 2002, 207 p. ISBN: 84-8491-156-X.

La Geografía Militar en España (1819-1936), libro editado y distribuido por el Grupo Editorial Universitario (Madrid, 2002), es el último de los doce libros que lleva ya publicados el profesor Clemente Herrero Fábregat, reconocido geógrafo de la Universidad Autónoma de Madrid y en cuya trayectoria ha sobresalido por sus excelentes trabajos sobre la didáctica de la Geografía. Se trata de una obra extensa y compleja que ocupa 207 páginas y que se estructura en tres capítulos. El primero lo dedica a la *Geografía Militar española (1819-1936): Una ciencia aplicada*. En él se destaca que es una materia hasta cierto punto desconocida hoy en día dentro del panorama geográfico español, aspecto este en el que se acierta plenamente si se repasa el ISBN.

El autor enfatiza en varios apartados cómo a menudo se confunde la Geografía Política, Colonial y Estratégica con la propiamente dicha Geografía Militar, probablemente a causa de las íntimas relaciones que tradicionalmente han existido entre todas ellas. Así mismo justifica el acotamiento del período estudiado a los 117 años de duración, comprendidos entre 1819 y 1936, en el sentido de que es precisamente a partir de los comienzos del siglo XIX cuando emerge una genuina visión de España desde la vertiente de la Geografía Militar; pero esta vez con una mayor personalidad y profundidad como se deduce, entre otros diversos aspectos, por la vasta producción de obras y escritos relacionados con esta temática. Piénsese que sólo entre los años 1820 y 1900 se editaron en nuestro país nada menos que unas 45 publicaciones con temáticas vinculadas específicamente con la Geografía Militar en donde destacaron autores como A. Arenal, L. Barrios y Carrión, F. Botella de Hornos, M. Castaños y Montijano, F. Coello y Quesada, J. Díaz de Villegas Bustamante, J. Gómez de Arteche y Moro, A. Sanjuán Cañete, J. Sánchez Cisneros, L. Villanueva López-Moreno, F. De Francisco Díaz o F. Villamartín.

En esta primera parte indica su autor los objetivos generales del trabajo que se pueden resumir en tres: 1) Definir los perfiles de la Geografía Militar, analizando sus características y distinguiéndolas de la Geopolítica, con la que puede tener algún tipo de relación, o con la Geografía Colonial, tan cultivada durante los siglos XVIII y XIX a impulsos del auge imperialista. 2) Examinar las tácticas y estrategias militares que buscan apoyo geográfico. Y 3) Destacar la influencia del medio geográfico en las operaciones militares, evaluación militar de la potencialidad de un territorio y los reconocimientos geográficos de carácter específicamente militar. Algo que queda suficientemente esclarecido es el carácter ambientalista que caracterizó durante mucho tiempo a la Geografía Militar española fruto sin duda de la influencia positivista de la época al menos en su concepción de las relaciones entre el hombre y el medio. El profesor Herrero demuestra que sólo entre 1939 y 1942 hubo influencia en el pensamiento geográfico militar español de la geopolítica alemana plasmada en el planteamiento expansionista hacia el Norte de África. En cualquier caso, la Geografía Militar española tiene el mérito del haber hecho ciencia en un momento en que la Geografía no estaba aún institucionalizada en la Universidad. Pese a lo cual los autores españoles, militares en su mayoría, tuvieron a gala el haber conocido y adaptado las aportaciones de geógrafos de reconocido prestigio como Vidal La Blache, Brunhes, Ratzel o Martonne. Como también estuvieron al corriente de

las doctrinas europeas sobre la guerra y las tácticas militares de R. Kjellén, Spengler, K. Haushofer, W. Scheibe, Von Bulow o Clausewitz. Aspectos estos últimos nada sorprendentes dado el subido nivel intelectual vigente en la cúpula del ejército; pero mayor importancia tiene todavía el hecho de que se trata de una geografía científica y aplicada, realizada fuera de los ámbitos universitarios, toda vez que la geografía universitaria en España empieza realmente a producir sus primeros estudios a partir de 1945.

El capítulo segundo lo titula el profesor Herrero *La defensa de España peninsular* tomando como base libros, documentos, impresos, manuscritos y mapas militares españoles para pasar a estudiar los llamados teatros de operaciones concretos que se pueden dar en *la vieja piel de toro*: Los Pirineos, La Meseta, El Bajo Aragón, Valencia y Murcia, Andalucía, El Norte y la frontera hispano-portuguesa. La doctrina militar entonces vigente propendía a considerar más los riesgos derivados de potenciales conflictos interiores así como los posibles intentos de invasión de La Península por el Norte, motivos por los que se descartaba cualquier ataque que viniera desde el Sur. Los archipiélagos y los restos coloniales de España en Filipinas, Cuba, Puerto Rico, Noroeste de África y Golfo de Guinea, apenas cuentan a efectos operativos en esta obra por razones documentales obvias (por su tremenda escasez), como también quedaron exentas de la misma la consideración de la estrategia naval y lo referido al espacio aéreo.

La Geografía Militar se presenta por los propios teóricos de entonces, militares profesionales en su mayoría, como una rama de la Geografía General aplicada a la guerra. La concepción más arraigada durante todo el siglo XIX y buena parte del XX se centra en la prevalencia doctrinal consistente en la consideración de la tierra como teatro de la guerra. El conocimiento del medio es el mejor aliado para alcanzar la victoria. Es en ese contexto en el que la Geografía Militar aparece como la ciencia que estudia la conformación de la superficie terrestre para poder aplicar sus conocimientos a las grandes operaciones militares (Barrrios, 1884).

Nos ha llamado poderosamente la atención el apartado dedicado al análisis de la producción del Depósito de la Guerra, creado como organismo público en 1838, bajo cuyos auspicios surgen los Mapas de Itinerario Militar (a escala 1:500.000 y 1:200.000) y el Mapa Nacional (1:50.000) y su íntima relación con las concepciones estratégicas y tácticas militares propias de su momento. Hasta su disolución en 1931 para su reconversión en Servicio Geográfico del Ejército dejó una vasta e interesante producción científica de enorme interés para la Geografía General. Además, todo el tercer y último capítulo (*Análisis de las fuentes documentales. Ejemplares manuscritos e impresos*), que incluye comentarios y exposición de diversos aspectos documentales, informes, bibliografía y autores, es de sumo interés porque entre otros aspectos pone al descubierto el magnífico filón de materias espaciales relacionadas con la defensa que son susceptibles de investigación desde una perspectiva geográfica e histórica.

En definitiva, estamos ante una publicación, con ilustraciones abundantes y significativas, que cumple con todos los requisitos científicos, prolijamente documentada, bien escrita y que a nuestro juicio destila profundidad, orden, método, oficio y trabajo (mucho trabajo), y que, por si fuera poco, tiene el valor añadido de ser un estudio verdaderamente original, en muchos aspectos pionero, cuya lectura y consideración recomendamos vivamente a todos los que aman las humanidades de forma general. Pero su lectura puede ser ampliamente sugerente no sólo para nuestros colegas geógrafos, sino también de cara a los alumnos de Tercer Ciclo, a los interesados en los asuntos de la defensa y al conjunto de los historiadores.

Los isleños siempre hemos sido conscientes de que vivimos en un Archipiélago ex-

puesto a toda suerte de riesgos y en donde los problemas de seguridad, de fortificación y de defensa han estado ampliamente recogidos desde muy antiguo por diversos autores. Pero, que sepamos nosotros, la bibliografía especializada sobre esta temática no es precisamente abundante. Salvo la meritoria excepción del trabajo ya clásico de Leonardo Torriani. Es oportuno recordar aquí mismo que Don Benito Pérez Galdós escribió y dibujó sobre diferentes mapas anotaciones sobre la contienda militar que tuvo lugar en la guerra hispano-francesa de la Independencia y que luego trasladaba a sus famosos episodios; agregar así mismo que en fechas más recientes el Mando Económico de Canarias (años cuarenta) y el Seminario Cívico-Militar (de finales de los años setenta) editaron distintas revistas y libros sobre temáticas muy diversas, pero en las que escasea la literatura estratégica y militar propiamente dichas. Sí es bien cierto reiteramos que la preocupación por la defensa ha sido y es vital para la seguridad y supervivencia de las Islas, aunque lamentablemente no se haya traducido en la publicación de trabajos específicos al respecto.

Ramón Díaz Hernández

HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Germán e IGLESIAS HERNÁNDEZ, M.^a Luisa: *Los coches de hora: historia oral de la vida del transporte en Gran Canaria*. Global, SALCAI y Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, 2002, 283 p.

Los coches de hora. Historia Oral de la Vida del Transporte en Gran Canaria, es un trabajo producido y dirigido por Germán Hernández Rodríguez y María Luisa Iglesias Hernández, profesores del Centro Superior de Formación del Profesorado de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC), que empieza con un excelente prólogo del profesor Antonio Bethencourt y Massieu. Sus autores han contado para el trabajo de campo con la colaboración de 37 alumn@s del curso 1995-1996 que durante el último trimestre de 1995 grabaron una encuesta muy exhaustiva a 65 jubilados transportistas de pasajeros en distintas vertientes de la isla de Gran Canaria. Esta reciente publicación, que cuenta con 283 páginas de texto, está enriquecida con una acertada intercalación de magníficas fotografías de diferentes etapas históricas que refuerzan y visualizan el carácter documental de una época delimitada por sus autores a los años 1930-1973. El trabajo en cuestión fue coeditado en formato y diseño muy dignamente por las entidades SALCAI, FULCA y la Consejería de Empleo y Asuntos Sociales del Gobierno de Canarias.

El protagonismo de este libro se centra sin duda en las opiniones que dan los propios trabajadores que vivieron (intensamente, como ellos mismos no vacilan en evocar) con las incertidumbres y riesgos inherentes a una época autoritaria. Nada nuevo descubrimos al señalar que la dictadura franquista fue represiva hasta el ensañamiento, aún en sus últimos años y que tan sólo el mero ejercicio de ciertos derechos cívicos constituía un delito punible con amargas consecuencias. En ese contexto sociopolítico adverso, la aventura de pasar desde una empresa unifamiliar, a una sociedad anónima laboral, después de duras luchas sindicales en un período crucial de nuestra reciente historia (con una huelga de 45 días por impago de salarios durante el año 1973), hasta su feliz jubilación, fue toda una carrera que cerró con éxito el ciclo vital de una generación de hombres bregados por una existencia extremadamente difícil.

Son admirables las descripciones que expresan estos ex-transportistas, personajes en general respetados y admirados por la sociedad grancanaria de entonces que por ello le confiaba un sin fin de tareas además de las derivadas de su propio cometido profesional (hasta complicidades íntimas). Los relatos de estos jubilados destilan gracia a borbotones y desparpajo, pero tiene un común denominador y es que en ellos subyace una conciencia solidaria y tranquila, propia de la gente que ha cumplido con su deber, felices de haber contribuido con su esfuerzo a consolidar una empresa gestionada por los mismos trabajadores (SALCAI), hoy decana del asociacionismo laboral en toda España, al tiempo que haber servido con eficacia a la zona económica más dinámica de nuestra isla (nordeste-sureste de Gran Canaria).

La encuesta dirigida a los trabajadores jubilados de la empresa concesionaria del transporte colectivo interurbano de pasajeros de la isla de Gran Canaria (AICASA o «*Coches de Hora*», aunque también se la conocía como *coches amarillos*) se estructura en los siguientes ejes: los comienzos en el transporte, jornada laboral y uniforme, los coches, servicios y precios, pasajeros, mercancías e incidencias, los piratas y la creación de SALCAI. Las respuestas que dan estos viejos transportistas son dignas de figurar en una antolo-

gía de la percepción del paisaje y del paisanaje desde la privilegiada plataforma de unos vehículos por donde forzosamente transitaba una sociedad todavía eminentemente rural, pero ya en las vísperas del cambio socioeconómico más trascendental que se haya vivido en nuestra isla; y que, por entonces, aquellas desvencijadas guaguas eran la mejor y la única rótula entre un medio rural todavía influyente en todos los órdenes con un medio urbano que afloraba en su andadura hacia la hegemonía vigente. Sus comentarios culturales, costumbristas, económicos, políticos y sindicales no sólo no tienen desperdicio, sino que ponen de manifiesto la importancia de la oralidad en la construcción de la historia científica contada por sus verdaderos protagonistas. De ahí el que los productores de este libro en un gesto de generosidad que les honra ofrezcan este material a aquellos investigadores sociales que estén interesados en una explotación más disciplinar por la riqueza documental, socioeconómica, lingüística y sociológica. También el prologuista abunda en la optimización de los materiales orales.

Desde las primeras páginas se le reitera al lector de que esta obra es una herramienta más y una valiosa aportación metodológica para ir desbrozando en un futuro más o menos próximo un campo más profundo como es el estudio integral del transporte terrestre en Canarias, que, como se desprende de la lectura que reseñamos, ofrece grandes posibilidades a los jóvenes investigadores.

No debiéramos tampoco por alto que a finales de los años 60 y principios de los 70, hasta la crisis de 1973 aproximadamente, asistimos a la extraordinaria coyuntura mundial del sistema capitalista que tiene su efecto en Canarias a partir de un desbordante crecimiento del sector turístico y de una masiva inversión de capital nacional e internacional. En ese contexto, la propiedad del suelo y su venta especulativa, fue el instrumento clave de enriquecimiento de la burguesía canaria y la base para nuevas aspiraciones y ambiciones de poder económico y político. Pero en su crecimiento chocó sistemáticamente con el capital monopolista, que también aprovechaba la extraordinaria coyuntura para la penetración y el control de los sectores claves y más rentables de la economía canaria. Ese proceso se apreció en la banca, turismo, construcción, comercio, transportes, etc. Sectores en donde siempre y hasta entonces, venían fracasando los tímidos intentos de penetración del capital canario. Eso se pudo comprobar en la crisis de las constructoras (COMASA, AMORÓS, BETANCORT, etc.) o en el fracaso de la experiencia de PROTUCASA que pretendía una participación importante (crear un tour operador de obediencia canaria) en el sector turístico, el retroceso de las Cajas de Ahorro en su enfrentamiento con la banca peninsular, o el doblegamiento de los tabaqueros canarios ante el monopolio de Tabacalera que les ha conducido a su práctica extinción. No fue casual la forzosa descapitalización de AICASA ni su posterior desaparición, ambos actos deben inscribirse también en este contexto. Todas estas experiencias pusieron en evidencia la férrea defensa que siempre ha hecho la gran oligarquía estatal e internacional de su esfera de poder político y económico cuya estrategia ha sido secularmente la de alejar a los canarios de los sectores estratégicos e influyentes de la economía y de la administración. Debilitada la burguesía insular en lo económico, alejada de la toma de decisiones políticas y *descanarizada* la administración, el poder central impidió como pudo la emersión de un criollismo como posible germen inercial de aventuras emancipadoras al viejo estilo de Cuba o Filipinas en 1898. Con la solución impuesta, supuestamente salomónica (SALCAI y UTINSA), el poder central resolvió la crisis rompiendo una huelga que no tenía encaje legal en la dictadura, dividiendo a los trabajadores y a los sindicatos que se organizaban ya en la clandestinidad y hundiendo definitivamente a una empresa canaria fuerte. De sus cenizas surgirían dos empresas medianas que, afortunadamente después de 25 años de ser-

vicio, no sólo se han mantenido (todo un mérito, sin duda), sino que llegan a fusionarse pero no sin antes sentirse tensionadas por infundados reparos y amenazas (elevación de un contencioso ante el Tribunal de la Competencia) otra vez desde el mismo poder central en una clara muestra de que todavía prosiguen los viejos *tics* del pasado.

Tres cuestiones, a mi juicio relevantes, hechas en falta en este trabajo: la primera es la propia ficha del libro sin la cual se hace difícil probar su existencia formal: quiénes y en donde se realizó su diseño, maquetación, impresión, fotomecánica, encuadernación, año y lugar, así como las numeraciones correspondientes al ISBN y al Depósito Legal. La segunda, y siempre desde mi particular punto de vista, hubiera sido muy interesante añadir un apartado final a modo de conclusiones y recomendaciones generales que hacen los autores a los lectores por medio de las cuales transmiten sus impresiones, sugieren o subrayan aspectos necesitados de ampliación o profundización, valoración de la propia metodología seguida, aplicabilidad de determinadas ideas, etc. Y la tercera y última, un apartado bibliográfico que recoja sucintamente la relación de trabajos publicados o documentos escritos sobre metodología de la oralidad y los transportes en general o específicamente dedicados a las Islas.

Pero salvando estas últimas cuestiones, nos encontramos en definitiva ante un buen trabajo, de lectura recomendable no sólo por su rigor y contenidos, sino también por su indudable amenidad, especialmente para los que fuimos usuarios asiduos de los llamados *coches amarillos*. Es por todas estas razones por la que acabo esta reseña bibliográfica no sin antes felicitar efusivamente a sus autores por tan acertado estudio, en donde no encuentro el más leve guiño de complicidad con la rampante cultura de la nostalgia que nos invade, pero tampoco he encontrado en él ninguna concesión al mercado. Y eso tiene también un valor añadido en los tiempos que corren.

Ramón Díaz Hernández

HERNÁNDEZ LUIS, J. A.; PARREÑO CASTELLANO, J. M.; DÍAZ HERNÁNDEZ, R.; DOMÍNGUEZ MUJICA, J.; GUERRA TALAVERA, R.; PÉREZ GARCÍA, T. y DOMÍNGUEZ DOMÍNGUEZ, M. I.: *Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria*. Consejería de Turismo del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Las Palmas de Gran Canaria, 2001. 414 pp. (en dos tomos). ISBN: 84-930154-6-6.

Excelente obra la que comentamos a través de esta reseña. Respondiendo a un encargo realizado por la Consejería de Turismo del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, sus objetivos iniciales eran, sin duda alguna, notablemente ambiciosos: nada más y nada menos que analizar las consecuencias que el desarrollo turístico, centrado en el espacio de Maspalomas Costa Canaria, había tenido para la sociedad del entorno. Pero realizando tal análisis desde una óptica muy amplia, que abarcase las consecuencias sociales y económicas, y que al tiempo fuese capaz de mostrar cómo se había producido la evolución espacio-temporal del proyecto turístico inicial, así como de las citadas consecuencias. Era, para la corporación sureña, una asignatura que había quedado pendiente, por la carencia de estudios sobre estas temáticas, o en su caso, por la falta de publicaciones de algunos trabajos académicos. La intención última de este organismo era la de disponer de una herramienta que aportase una visión global, siempre necesaria en la planificación territorial; más en un momento como el actual, en el que el desarrollo se plantea siguiendo los preceptos de la sostenibilidad con el Medio Natural, y ante las generaciones venideras. Todas las razones enumeradas justificaron la elección de este equipo de geógrafos, coordinados desde la Universidad, para hacer frente a tan ambicioso fin.

Ateniéndonos a los resultados publicados, queda claro que no hubo ningún error en el encargo. Muy al contrario, porque la seriedad investigadora de los miembros de este equipo de trabajo, no sólo consiguió desarrollarlo plenamente; con originalidad, fueron más allá, para permitirnos observar, finalmente, una obra muy novedosa, con planteamientos inéditos y ciertamente actuales. Además, se propone desde el principio la adopción de un carácter divulgativo, en el que los autores quieren dejar su sello personal.

Para poder llevar a buen término todos los objetivos planteados, el trabajo se desarrolla haciendo uso de una metodología analítica y descriptiva, adopta una visión diacrónica, y se apoya en un conjunto de fuentes muy amplio y completo, algunas de las cuales son poco frecuentes en trabajos de esta naturaleza. Esta amplitud es obligada por los propios autores, que se plantean el estudio de las incidencias del desarrollo turístico de Maspalomas Costa Canaria más allá del término municipal de San Bartolomé de Tirajana, para alcanzar a la totalidad de la isla de Gran Canaria, y más concretamente a su eje principal de desarrollo: el naciente insular.

Pero no son éstas las únicas novedades, porque la exposición que finalmente se realiza es ciertamente rica, y adecuada al compromiso divulgativo adquirido por los autores. Así, partiendo de un esquema aparentemente clásico, introducen variaciones que llevan al lector a identificarse plenamente con la temática planteada, adentrándose en la problemática económica, social y territorial; y a disfrutar con el texto, como si de una buena novela se tratase. De igual forma, el objetivo de divulgación queda sellado mediante el esfuerzo sintético que se realiza en cada capítulo, así como a través del análisis de sos-

tenibilidad que se plantea, trabajos que permiten al lector sintetizar las ideas analizadas a lo largo de toda la obra.

Articulado en dos tomos, el primero de ellos (*El espacio turístico Maspalomas Costa Canaria*, 207 pp.) realiza un acercamiento a Maspalomas Costa Canaria, a través de un amplio análisis que nos permite observar, en nueve capítulos, desde sus recursos naturales, hasta su comercialización como producto económico. Giran, en torno a este texto, algunas ideas que conviene remarcar, como la disponibilidad de una amplia gama de recursos potenciales, de los que únicamente se han explotado (y sobreexplotado) algunos, mientras otros han sido claramente obviados; la escasa calidad de algunos complejos turísticos y espacios de ocio, o los síntomas de obsolescencia que muchos de ellos presentan; la necesidad de diversificación que existe en la oferta, en relación con los turismos alternativos; el papel decisivo que juegan los tour-operadores en el negocio, acaparando la gran mayoría de los contratos realizados, en un panorama de concentración que termina por convertirse en un círculo muy peligroso para la economía canaria, pues la presión de estos agentes sobre el empresariado induce a la rebaja en los precios, lo que hipoteca las posibilidades de aumentar la calidad de la oferta.

Quizá una buena parte de estos males que hoy consideramos casi endémicos, hunden sus raíces en el desarrollo urbanístico de Maspalomas Costa Canaria, y que tan hábilmente es expuesto en el capítulo 3 de esta obra. En él se realiza un excelente análisis sobre las etapas de crecimiento de este proyecto, relacionándolo con las fluctuaciones de la economía internacional, para, finalmente, ayudar al lector a comprender los principales problemas que motivaron el desarrollo que hoy encontramos, y que poco tienen que ver con el proyecto original de SETAP. Estos males se pueden sintetizar en la escasa aplicación que tuvo el proyecto original, el considerar como no vinculante el Plan de Ordenación Maspalomas Costa Canaria, y, por último, la permisividad mostrada por la administración municipal en el cumplimiento de las licencias urbanísticas. En definitiva, se nos dibuja un panorama real, en el que se advierten formas inadecuadas, desde el punto de vista urbanístico, que únicamente son solventables a través de severas medidas de reestructuración.

El segundo tomo de esta obra (*Repercusiones socioeconómicas del turismo en Maspalomas Costa Canaria*, 207 pp.), estructurado en ocho capítulos, un epílogo y unas conclusiones generales, analiza las repercusiones sociales y económicas que la actividad turística de Maspalomas Costa Canaria ha generado en el contexto de la isla, y especialmente en el naciente insular. Precisamente, el que haya sido este «corredor nordeste-sur» el que haya acaparado el mayor desarrollo, es, en sí mismo, una importante consecuencia de la ubicación del proyecto original. Pero la transformación, exponen los autores, no sólo se ha producido en las áreas litorales (si bien es cierto que el cambio experimentado por éstas ha sido espectacular), sino que también se ha dejado sentir en las áreas interiores, debido al abandono de la agricultura, o a «su utilización como lugares para la instalación de residuos». El desglose de los elementos que caracterizan las consecuencias en el área costera es amplio, comenzando por la propia estructura poblacional, que ha evolucionado de forma significativa, y que hoy muestra rasgos propios de sociedades avanzadas, al tiempo que síntomas de padecer un riesgo de crisis económica. De igual modo ocurre con los sectores industrial, comercial y de servicios, dedicados casi en exclusiva a proveer la demanda de los centros turísticos, y de las economías que dependen directamente de ellos. De esta forma, se alejan de la diversificación, más segura de cara a una hipotética crisis económica en el sector. A este análisis tampoco escapa la construcción, que asociada de forma directa al turismo, se ha convertido en el elemento capitalizador por

autonomasia de la economía insular, hecho que ha acarreado algunas consecuencias negativas para la sociedad, reflejada principalmente en el encarecimiento de la vivienda; y para la rentabilidad del producto turístico, por el crecimiento continuo de la oferta.

El epílogo (*Sostenibilidad y turismo en Maspalomas Costa Canaria*), junto a las conclusiones, resumen el espíritu de la obra, a través de los cuáles el lector puede sintetizar, finalmente, las ideas que se han ido exponiendo a lo largo de los distintos capítulos. Pero, lejos de ser un mero recuento, se plantea como un verdadero decálogo de las tareas a realizar, por parte de las administraciones, a través de los próximos planes territoriales, objetivo último de este encargo.

«El trabajo bien hecho no tiene fronteras; el trabajo mal hecho no tiene futuro», versaba una frase utilizada por cierta institución pública a principios de los años noventa del pasado siglo. En este sentido, merece la pena concluir estas líneas felicitando a los autores por su trabajo bien hecho; y al resto de la sociedad, por disponer de una obra donde se indican los problemas actuales del desarrollo turístico, pero también los próximos pasos a dar, con el fin de garantizar un desarrollo económico acorde con el territorio donde se produce, con sus riquezas y con sus valores, y con las necesidades reales de la sociedad actual.

Luis Hernández Calvento