

HISTORIA CONTEMPORÁNEA DE CANARIAS



Dirigida por:

Agustín Millares Cantero, Sergio Millares Cantero, Francisco Quintana Navarro y Miguel Suárez Bosa

Rosario Alemán Hernández, Carmen Ascanio Sánchez, Antonio Becerra Bolaños, Luis Cabrera Armas, Álvaro Díaz de la Paz, Ramón Díaz Hernández, Juan José Díaz Benítez, Pilar Domínguez Prats, Josefina Domínguez Mujica, Victoria Galván González, Alejandro González Morales, Ricardo A. Guerra Palmero, Agustín Millares Cantero, Sergio Millares Cantero, Francisco J. Ponce Marrero, Francisco Quintana Navarro y Miguel Suárez Bosa.

Agradecimientos por la ayuda, consejos y material aportado a las siguientes familias:

Gallardo Campos, Mauricio Subirana, Mauricio Rodríguez, Millares Cantero, Gonzalez Arencibia, Padorno Betancor, Millares Escobio, Monzón Geara y Van de Walle, y, además, a Jana Millares Vallejo, Cristina Millares Vallejo, Marián Rodríguez Fominaya y Soraya A. Ponce

Créditos Fotográficos:

FEDAC, Canarias 7, Canarii, El Jable (ULPGC), mdc (ULPGC), ULPGC, Fundación Juan Negrín, Fundación Pedro García Cabrera, Asociación de la Memoria Histórica de Arucas, El Museo Canario, el resto de las ilustraciones proceden de distintos archivos, colecciones, etc... o fueron facilitadas por los autores u otras personas

La selección de ilustraciones y el montaje se ha hecho bajo la dirección de los autores

© Sergio Millares Cantero, 2011

© Para la 1ª edición La Caja de Canarias, 2011

Coordinación: los directores

Textos y corrección: los directores y autores

Produce y edita: Obra Social de La Caja de Canarias

Presidente de La Caja de Canarias: Juan Manuel Suárez del Toro Rivero

Directora de la Obra Social: Magaly Miranda Ferrera

Ilustración de portada: "El Drago", Óscar Domínguez
(Agradecimiento fundación Novacaixagalicia)

Diseño: i. Cuscó

Impresión y encuadernación: Ágora Artes Gráficas
Las Palmas de Gran Canaria

ISBN13

978-84-87832-83-3

Dep. Legal: GC 655-211

Reservados todos los derechos. Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida sin previa autorización de los autores

ÍNDICE GENERAL

Sumario	5
Presentación del Presidente de La Caja de Canarias	7
Introducción general	9
Bloque I: El tránsito a la contemporaneidad (1808-1880)	13
Introducción	15
1. La quiebra de las bases económicas tradicionales <i>Luis G. Cabrera Armas y Álvaro Díaz de la Paz</i>	17
2. La pervivencia del régimen demográfico antiguo <i>Ramón Díaz Hernández</i>	35
3. La implantación del nuevo modelo económico <i>Luis G. Cabrera Armas y Miguel Suárez Bosa</i>	45
4. Terratenientes y campesinos del Antiguo al Nuevo Régimen <i>Agustín Millares Cantero</i>	59
5. Estructuras y prácticas políticas del Estado liberal <i>Agustín Millares Cantero</i>	103
6. La élites intelectuales bajo el atraso educativo y cultural <i>Victoria Galván González, Antonio Becerra Bolaños y Sergio Millares Cantero</i>	149
Bloque II: La modernización limitada (1880-1936)	171
Introducción	173
7. La revalorización internacional del Archipiélago en la era de <i>Canary Islands</i> <i>Javier Ponce Marrero</i>	175
8. El apogeo del nuevo modelo de crecimiento económico <i>Luis G. Cabrera Armas y Álvaro Díaz de la Paz</i>	197
9. La recuperación demográfica y el despuntar urbano <i>Josefina Domínguez Mujica</i>	237
10. Procesos de cambio y modernización de la sociedad <i>Miguel Suárez Bosa</i>	247
11. Oligarcas contra ciudadanos <i>Agustín Millares Cantero</i>	273
12. Los inicios del despertar cultural <i>Rosario Alemán Hernández, Miguel Suárez Bosa y Antonio Becerra Bolaños</i>	361

Bloque III: El retroceso impuesto por el intervencionismo dictatorial (1936-1960)	383
Introducción	385
13. La implantación de la Dictadura: apoyos sociales y resistencias <i>Sergio Millares Cantero</i>	387
14. La cara más sórdida del nuevo régimen: la represión política y social <i>Sergio Millares Cantero</i>	405
15. El reencuentro con la secular vulnerabilidad ante las grandes potencias <i>Juan José Díaz Benítez</i>	423
16. La implantación de la autarquía, la ruptura del puertofranquismo y el papel de la mujer <i>Ricardo A. Guerra Palmero y Pilar Domínguez Prats</i>	435
17. La recuperación demográfica <i>Alejandro González Morales y Carmen Ascanio Sánchez</i>	461
18. Las instituciones franquistas y la imposición de la cultura oficial <i>Ricardo A. Guerra Palmero y Sergio Millares Cantero</i>	471
Bloque IV: Avance histórico con desequilibrios (1960-circa 2000)	485
Introducción	487
19. La radical transformación de la estructura productiva: una economía de servicios volcada hacia el turismo <i>Francisco Quintana Navarro y Ramón Díaz Hernández</i>	489
20. Los cambios recientes en la población: segunda transición demográfica y eclosión de la inmigración exterior <i>Josefina Domínguez Mujica</i>	521
21. La emergencia de una nueva sociedad: cambios estructurales, dinámicas organizativas y estado de bienestar <i>Miguel Suárez Bosa y Carmen Ascanio Sánchez</i>	539
22. La evolución política: el tardofranquismo, la recuperación de la democracia y la conquista del autogobierno <i>Francisco Quintana Navarro</i>	563
23. Las derivas internacionales de la insularidad: del <i>Desastre del 75</i> a región ultraperiférica de la Unión Europea <i>Francisco Quintana Navarro</i>	613
24. La superación del atraso cultural: modernidad e identidad, sociedad del ocio y nuevas vanguardias artísticas y literarias <i>Carmen Ascanio Sánchez, Rosario Alemán Hernández y Antonio Becerra Bolaños</i>	649
Bibliografía	673
Índice onomástico	689
Índice de abreviaturas	703
Índice General	705

19. LA RADICAL TRANSFORMACIÓN DE LA ESTRUCTURA PRODUCTIVA: UNA ECONOMÍA DE SERVICIOS VOLCADA HACIA EL TURISMO

Las transformaciones producidas en la economía canaria entre 1960 y 2008 han sido amplias y profundas. Para apreciar su impacto en la estructura productiva, basta comparar la participación relativa que los distintos sectores de actividad han tenido en la generación de riqueza y empleo en las dos fechas extremas. La agricultura ha sido la gran damnificada, al pasar de ocupar al 54% de la población activa y generar el 32,2% del producto interior bruto en 1960 a emplear al 2,7% de los ocupados y representar solo el 1,1% de lo producido en 2008. En el caso opuesto se encuentra el sector servicios, con un crecimiento espectacular: de aportar el 27,1% de los empleos y el 43,3% del producto ha pasado a sostener el 79,6% de la ocupación y el 73,9% del PIB. Similar inversión se ha producido en los dos subsectores del secundario: la industria ha descendido del 13,2% al 6,9% en empleo y del 19,1% al 6,3% en producción, mientras que la construcción ha aumentado del 5,6% al 10,8% en ocupación y del 5,3% al 10,3% en riqueza. En suma, durante este período se ha operado un vuelco total en la estructura productiva, con cuatro procesos estrechamente

interconectados: abrumadora terciarización, doblaje de la construcción, desindustrialización sin remedio y casi completa desagravación.

→ EL CRECIMIENTO ECONÓMICO: CARACTERÍSTICAS Y FACTORES

El tipo de crecimiento económico desatado a partir de 1960 ha sido el responsable de la radical transformación de la estructura productiva canaria. La nueva dinámica expansiva se activó a partir de la colocación de las islas en el mercado internacional de servicios como privilegiado destino de sol y playa en el momento que el turismo se convertía en producto de consumo masivo. En este contexto, la actividad turística actuó como una locomotora económica, a la que rápidamente se engancharon los otros vagones productivos, especialmente todos los servicios que llevaba aparejados la oferta de alojamiento, así como la construcción, provocando auténticos acelerones económicos caracterizados por altos índices de crecimiento.



El mundo agrícola y el mundo urbano se fundían en un mismo espacio en los años sesenta (FEDAC).

Se ha insistido bastante en el carácter desarticulado de este crecimiento por los importantes desequilibrios internos que ha generado. Por ceñirnos a los estrictamente económicos, de entrada se abrió una brecha profunda entre los diferentes espacios insulares. Durante los años sesenta y setenta se produjo una bipolarización entre unas zonas muy pujantes económicamente y con fuerte capacidad de atracción demográfica y otras áreas deprimidas con tendencia a la expulsión de población, y ello referido tanto a escala regional –Gran Canaria y Tenerife versus islas periféricas, que entonces lo eran— como insular –zonas costeras frente a espacios interiores. Consumado el abandono del campo, sin embargo, los desequilibrios espaciales han tendido a mitigarse en los años ochenta y noventa, contribuyendo a ello la incorporación de Lanzarote y Fuerteventura al desarrollo turístico, la reactivación de las comarcas intermedias entre los núcleos turísticos y las áreas metropolitanas y el papel desempeñado por el sector público en la propagación de los beneficios del crecimiento. De hecho, uno de los grandes avances registrados durante las últimas décadas ha sido la atenuación de las enormes diferencias de rentas y servicios que antes existían entre las comarcas insulares y, sobre todo, entre islas capitalinas y no capitalinas.

El otro gran desequilibrio económico derivado del crecimiento inducido por el turismo, lejos de corregirse, no ha hecho sino incrementarse con el paso del tiempo: la escasa diversificación del tejido productivo. Hasta entrados los años setenta, la economía de las islas se asentó en el sector servicios a partir del tándem turismo-construcción, si bien la agricultura de exportación y la industria pudieron desempeñar un papel complementario al amparo del paraguas proporcionado por la existencia de mercados protegidos. Pero en las décadas finales del siglo XX el renovado impulso que tomaron las actividades turísticas y el sector inmobiliario, junto a la creciente falta de competitividad de la agricultura de exportación y la industria, ya sin reserva de mercados exteriores en un contexto de creciente globalización, han agigantado el protagonismo del sector terciario.

Aun con tales desequilibrios, Canarias ha conocido durante este período un proceso de convergencia económica sin precedentes. El sostenimiento de fuertes índices de incremento medio del PIB durante secuencias temporales largas, con intervalos que registraban valores superiores a la media española, unido a la brevedad de los momentos de recesión, ha dado por resultado un progresivo acortamiento de las diferencias que las islas mantenían con las economías de su entorno. El dato más elocuente lo proporciona la evolución de la renta per cápita canaria, que de mantener en 1961 una enorme brecha del 20% como diferencial negativo con respecto a la media española había pasado a situarse en el 3% en 1997, y ello pese a que las islas registraron un ritmo de crecimiento demográfico considerablemente superior (Consejo Económico y Social de Canarias, 2000: 60-62). Con el paso del tiempo, en fin, la economía canaria ha ido diluyendo el rasgo diferenciador de excesiva preca-



Los puertos y las carreteras fueron signos evidentes del progreso económico que se estaba produciendo en los años sesenta (FEDAC).

riedad que le caracterizaba, de forma que ha perdido importancia la disparidad histórica que existía entre Canarias y el resto de España.

Para explicar el fuerte crecimiento económico se ha señalado la incidencia combinada de importantes factores, tanto endógenos como exógenos. Entre los internos cabe apuntar, en primer lugar, el uso intensivo de los principales activos que tienen las islas, fundamentalmente el clima, el suelo y su renta de situación. Sobre esta última se volverá luego. Con respecto al clima, por consabido, no es superfluo apuntar que ha sido el principal intangible que ha llevado incorporada la oferta turística. El consumo de suelo, en cambio, en un territorio limitado como Canarias, se ha convertido en el talón de Aquiles del modelo económico, de forma que ha habido que atarlo en corto (con polémica *moratoria* de por medio) para que no acabe devorando el propio producto turístico. Es de destacar el extraordinario impulso que cobraron los procesos de ocupación territorial entre mediados de los años sesenta y finales de los ochenta, cuando mayor virulencia cobró el impacto del turismo y la urbanización sobre el paisaje isleño. A partir de entonces, una vez que quedó blindado el 42% del territorio insular como espacio natural protegido, se ha producido una intensificación en el uso de los espacios previamente ocupados, lo que se ha traducido en una reducción del incremento de superficies artificiales a costa de zonas agrícolas, que en el período 1987-2000 registró una de las tasas más bajas de España al situarse en un 8,4% (Ministerio de Fomento, 2006).

En segundo lugar, otro estímulo crucial del crecimiento ha sido el consumo interno. El progresivo ensanchamiento del mercado interior se ha debido a la acción combinada de elementos tan poderosos como el sostenimiento de un elevado incremento demográfico, la intensificación de los procesos de urbanización, el aumento del nivel medio de los ingresos familiares y la afluencia masiva de turistas. De hecho, las altas tasas de crecimiento registradas por el PIB en varios momentos han estado sustentadas en la fortaleza de la demanda interna, como se constata en la favorable evolución mantenida



Canarias dispuso de abundante mano de obra no cualificada a disposición de la construcción y los servicios (FEDAC).

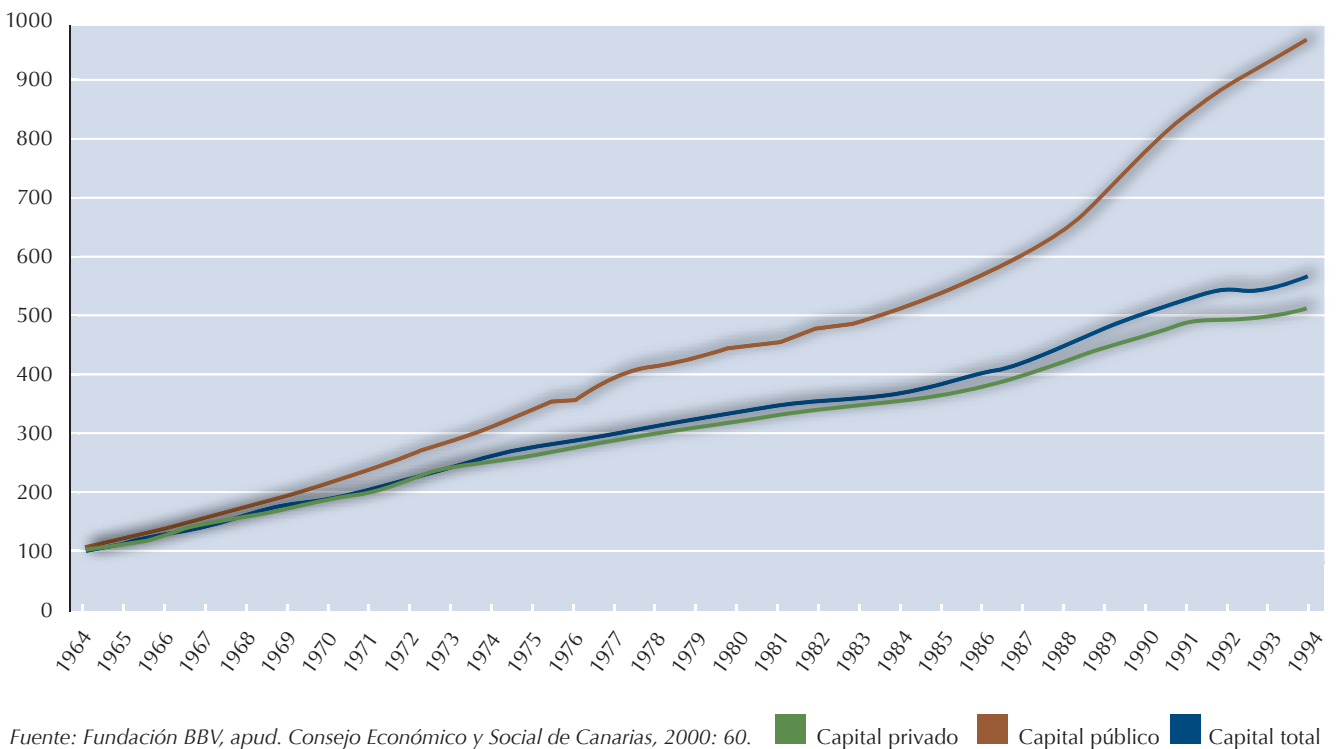
por indicadores como el consumo final de los hogares y el gasto medio por persona, con tasas superiores a la media española.

En tercer lugar, Canarias ha contado con una sobrada fuerza de trabajo a disposición del crecimiento. Este factor ha sido facilitado no solo por el incremento de población, sino también por la composición y características del mercado de trabajo. En los primeros momentos, el abandono del campo propiciado por la crisis de la agricultura de subsistencia puso en manos de los servicios y la construcción una abundante mano de obra susceptible de reclutamiento con bajos salarios y plena disponibilidad para el desplazamiento interior, por la larga tradición migratoria del campesinado isleño. Posteriormente,

la falta de cualificación profesional en determinados segmentos de la población activa, la inadecuación entre la oferta y la demanda de empleo y la extensión del empleo estacional han provocado el sostenimiento de elevadas tasas de desempleo, un contexto que ha permitido el mantenimiento de las rentas salariales en niveles inferiores a la media española. A ello se ha añadido, ya en los años noventa, la incorporación de un importante contingente de inmigrantes al mercado de trabajo, lo cual ha incrementado aún más las ventajas competitivas adicionales en términos de costes laborales.

El cuarto factor interno que ha contribuido al crecimiento ha sido la inversión. La mejora considerable del *stock* de capital físico se ha debido en buena medida a la mayor disponibilidad de capital privado como consecuencia de la canalización del ahorro hacia los sectores de fuerte rentabilidad, fundamentalmente las actividades turísticas y el sector inmobiliario. La inversión privada se ha visto favorecida por el comportamiento expansivo que ha tenido el crédito bancario en las islas, cuya ratio respecto a los depósitos ha registrado niveles excepcionalmente altos. Pero también la inversión pública en bienes y servicios ha desempeñado un papel importante en la formación bruta de capital. Su contribución, además, al centrarse en la mejora de infraestructuras básicas y de equipamientos y servicios sociales, ha tenido un efecto multiplicador sobre el conjunto de la actividad productiva. La capitalización pública comenzó a notarse desde los años sesenta, pero cobró mayor importancia con la asunción de las competencias de autogobierno por la comunidad autónoma y, aún más, con las aportaciones de los fondos estructurales europeos a los presupuestos

figura 1. EVOLUCIÓN DEL STOCK DE CAPITAL FÍSICO EN CANARIAS, 1964-1994



Fuente: Fundación BBV, apud. Consejo Económico y Social de Canarias, 2000: 60.

canarios. Para el conjunto del período, la inversión pública ha multiplicado más de nueve veces sus valores entre 1964 y 1994, creciendo el componente social destinado a educación y sanidad a una tasa superior a la media nacional.

Los estímulos exógenos recibidos por el crecimiento económico han desempeñado un papel complementario a los anteriores. Durante los años sesenta y setenta todavía tenían relevancia las remesas aportadas por los emigrantes canarios, canalizadas sobre todo hacia la adquisición de fincas tanto rústicas como urbanas. También la actividad de las empresas peninsulares contribuyó a impulsar la dinámica expansiva, dado que se acentuó el proceso de creciente interacción económica entre Canarias y el resto de España que se había iniciado tras la Guerra Civil con los controles y reglamentaciones de la economía cuartelera del primer franquismo, el cercenamiento del tradicional régimen de puertos francos y los procesos de nacionalización de las propiedades y negocios extranjeros en las islas.



Playa de San Agustín, en el sur de Gran Canaria, a mediados de los años 60 (FEDAC).

Otro aporte externo al primer ciclo de crecimiento lo constituyó la nueva oleada de inversiones de capital extranjero que se introdujo en Canarias al amparo del fenómeno turístico. Esta contribución, sin embargo, redujo su importancia desde mediados de los años ochenta, de forma paralela al incremento de las capacidades de ahorro e inversión internas, iniciándose incluso un proceso de transferencia de suelos y otros activos en manos foráneas hacia inversores locales. Canarias, en cualquier caso, ha seguido siendo receptora neta de inversión, pero la materializada directamente desde el extranjero ha mantenido un comportamiento muy irregular desde los años ochenta, con alzas y caídas bruscas en sus cuantías y sin prevalencia fija en cuanto a su procedencia, aunque la mayor parte haya tenido su origen en países de la Unión Europea. Su peso relativo en el conjunto de la inversión extranjera en España es escaso, oscilando entre el 1 y el 3%, lo que indica que Canarias aún no ha rentabilizado a fondo los incentivos económicos y fiscales previstos en su régimen especial para la captación de capitales.

Asimismo, la incorporación de tecnología externa ha servido como estímulo para el crecimiento. Los procesos de modernización empresarial producidos a partir de los años sesenta, visibles en todos los sectores (con agua y energía a la cabeza), han sido impulsados por la introducción de nuevas técnicas tanto en los procesos de producción como en los sistemas de comercialización. A partir de los noventa, además, la accesibilidad a los avances tecnológicos se ha visto facilitada por la masiva difusión de las tecnologías de la información y las comunicaciones, cuyo uso intensivo se ha convertido en requerimiento básico para la actividad productiva. Pero con la globalización de los mercados y la conversión de la innovación en factor crucial de competitividad, ha cobrado importancia estratégica el desarrollo de las capacidades propias para generar y aplicar conocimientos. En esta dirección, cabe apuntar el esfuerzo público realizado en educación superior e I+D+i (respecto a la media española, más elevado en el primer caso y más reducido en el segundo), lo cual ha permitido articular por primera vez un sistema científico-tecnológico canario. No obstante, este nuevo potencial de capital humano aún no ha sido usado intensamente en la actividad económica, al tiempo que la propagación de la cultura de la innovación en el tejido productivo continúa tropezando con obstáculos estructurales y es muy pobre la participación privada en el gasto en I+D+i. Canarias, en fin, aunque también haya mudado de faz su faceta tecnológica, todavía tiene carencias evidentes en este ámbito.

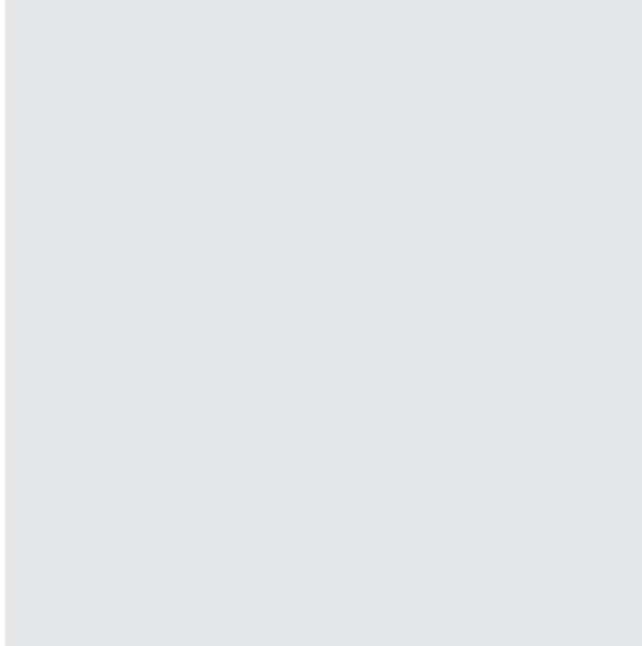
La incidencia combinada de los anteriores elementos hay que ponerla en estrecha interacción con otros dos factores que resultaron decisivos en el crecimiento isleño: la recuperación del tradicional régimen comercial y fiscal canario y las circunstancias de la economía internacional. En cuanto a lo primero, la nueva política económica que adoptó el franquismo a partir del Plan de Estabilización y Liberalización Económica de 1959, retomando el protagonismo del mercado, las facilidades a la inversión extranjera y la apertura comercial al exterior, significó el reencuentro parcial de las islas con su tradicional modelo económico basado en los puertos francos. Parcial tan solo, porque persistieron figuras impositivas de la anterior etapa que seguían limitando las franquicias, como las siguieron habiendo después, con el Régimen Económico y Fiscal aprobado en 1972, si bien este sirvió para clarificar el confuso panorama jurídico que existía hasta entonces y potenciar las haciendas locales, reforzando así la capacidad de gasto público. Posteriormente, no sin las incertidumbres derivadas de las idas y venidas en torno al modelo de integración de Canarias en Europa, ha quedado institucionalizado el reconocimiento del hecho diferencial canario (véase capítulo 23).

→ LOS RITMOS DEL CRECIMIENTO:

PERÍODOS DE EXPANSIÓN Y MOMENTOS DE CRISIS

La anterior referencia al reconocimiento de las singularidades isleñas nos sitúa ante el único elemento de continuidad que ha observado el crecimiento económico

dame una foto para colocar aquí para que no se me modifique la maquetación



reciente con respecto a otros procesos de expansión experimentados por Canarias en el pasado: el aprovechamiento (y también el padecimiento) de las circunstancias económicas internacionales. No podía ser de otro modo, porque las islas han seguido estando donde siempre estuvieron. La insularidad atlántica es *debilidad*, desde luego, al imponer costes adicionales, pero también se convierte en *oportunidad* cuando la renta de situación que proporciona la geografía se capitaliza como activo en contextos internacionales favorables, y asimismo deviene en *amenaza* cuando esas mismas circunstancias exógenas se vuelven adversas. Una vez más, pues, la

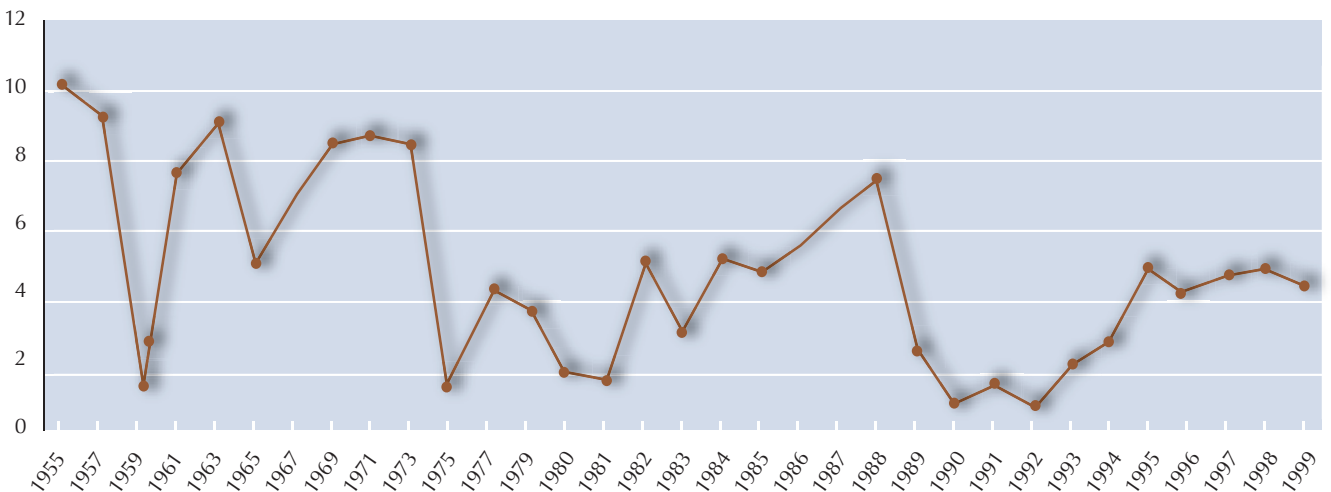
economía canaria volvió a bailar al son marcado por la economía internacional. Fue esta, precisamente, la que proporcionó el empujón a la primera expansión turística, luego la frenó, más tarde impulsó la segunda y posteriormente la contuvo de nuevo. En definitiva, los ritmos de un tipo de crecimiento tan dependiente del turismo, que ofrece un producto orientado a consumidores externos y requiere de unos procesos de comercialización condicionados por operadores foráneos, necesariamente han tenido que sujetarse a la acción de las poderosas fuerzas del mercado internacional.

El largo ciclo de prosperidad que conoció la Europa del bienestar entre 1960 y 1973 fue aprovechado por la economía canaria para poner en marcha su primera expansión turística. El crecimiento fue de vértigo, un auténtico acelerón, y más impresionante resulta si se le pone en relación con el período que le precedió. En el primer estudio en profundidad que se hizo de la economía canaria de este período, José Ángel Rodríguez apuntó al respecto:

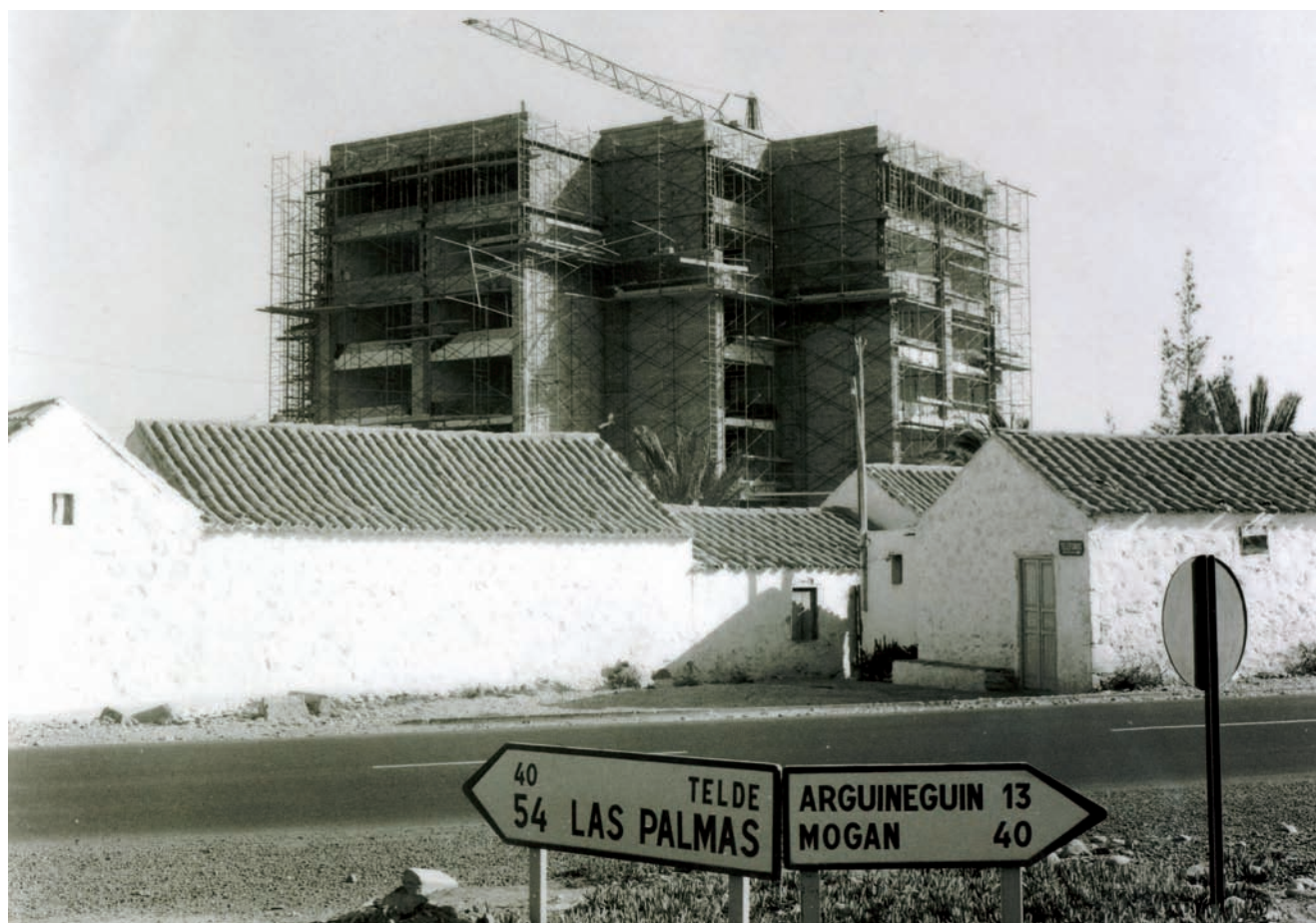
“Un crecimiento anual del producto interior canario en el período 1960-75 a una tasa del 16,6 por 100 en pesetas corrientes, y del 7,9 por 100 en pesetas reales es un baremo importante. Si deducimos el crecimiento demográfico del 2,63 por 100, obtenemos un incremento neto del 5,27 por 100 anual. Esta tasa sería saludada por los teóricos del crecimiento como la propia de una economía con fuerte proceso de `industrialización`”.

Y ahí situó la peculiaridad del caso isleño: “el capitalismo canario ha contado con la integración exterior como soporte de su despliegue hacia adelante” (Rodríguez, J.A., 1983, 325-326). La integración en el mercado turístico internacional consiguió transformar la estructura económica y social del archipiélago en un tiempo récord, en poco más de una década.

figura 2. EVOLUCIÓN DE LAS TASAS DE VARIACIÓN DEL PIB DE CANARIAS, 1955-1999(*)



(*) Tasa de variación interanual y bianual del PIB a coste de los factores en pesetas de 1986.
Fuente: Rivero Ceballos, J.L., ed., 2000, 90.



La construcción turística transformó los espacios rurales desde los años sesenta (FEDAC).

La expansión turística inicial se vio frenada por la irrupción de la primera crisis económica internacional de la posguerra. En un contexto de recalentamiento económico general, debido a la explosión salarial, la inflación acelerada y la expansión monetaria, la drástica elevación de los precios del petróleo en noviembre de 1973 tuvo efectos demoledores en la economía mundial, contrayéndose drásticamente el consumo en los países a los que se dirigía la oferta turística canaria. La crisis internacional, además, se vio amplificada con la descolonización española del Sahara Occidental y el conflicto bélico que con ella se desató en las aguas próximas a Canarias, cuyos efectos económicos se notaron en la repatriación del importante contingente de canarios que allí trabajaban, la desaparición de las actividades asociadas al abastecimiento de la ex colonia española y la significativa reducción de la actividad pesquera.

El inicio de los años ochenta trajo consigo la recuperación de la economía internacional y, con ella, la reactivación del consumo de las amplias clases medias de la Europa del norte a quienes iba dirigida la oferta turística canaria. De inmediato, la economía isleña dejó atrás la crisis, cobró impulso entre 1981 y 1984 y a partir de 1985 imprimió otro fuerte acelerón. En este año el archipiélago registró una tasa de crecimiento del PIB que dobló las medias española y europea (el 5,4%, frente al 2,5% en la Europa comunitaria y el 2,3% en España). Durante

los tres años siguientes se mantuvo la misma tónica y en 1988 el crecimiento alcanzó el 7,4%. También los niveles de ocupación de la población activa observaron un buen comportamiento: con la recuperación de la construcción y el incremento de actividad en los servicios se inició una tendencia al continuado aumento anual de empleos. Con ello Canarias aumentó su peso relativo en el valor añadido bruto de España, elevando su participación del 3,1% al 3,4% entre 1980 y 1990.

Sin embargo, la desaceleración de la economía mundial a finales de los ochenta volvió a incidir de lleno en las islas. Ya en 1989 se registró una reducción significativa de la afluencia de turistas y un retraimiento de la construcción, de modo que el PIB canario registró la tasa de crecimiento más baja de España, lo que unido al crecimiento demográfico se traducía en una disminución de la renta per cápita en términos reales. El estancamiento económico, con estabilización del consumo, descenso de la inversión y comportamiento negativo del empleo, continuó durante los tres años siguientes, mientras duraron las turbulencias en los mercados internacionales. El atasco de 1989-1992 no había sido, desde luego, una crisis similar a la de la segunda mitad de los años setenta, pero había puesto de manifiesto, de nuevo, la extrema vulnerabilidad de la economía canaria ante circunstancias internacionales desfavorables.

LA CRISIS ECONÓMICA DE 1973, TELÓN DE FONDO DE LA TRANSICIÓN CANARIA

Pese a la existencia de numerosas referencias fragmentarias, aún no contamos con un análisis monográfico sobre el impacto que tuvo en Canarias la crisis económica internacional de los años setenta, cuyos efectos se prolongaron hasta comienzos de los ochenta. En cualquier caso, la “crisis de 1973” –como se la reconoce– causó auténticos estragos en una economía dependiente del exterior como la canaria, tremendamente vulnerable a la subida de los precios de los combustibles no renovables y el consiguiente encarecimiento de los fletes marítimos, que fueron las primeras manifestaciones de la crisis, a las que siguieron la inflación galopante y la recesión generalizada.

Las repercusiones inmediatas de la crisis internacional afectaron de forma especial al sector de la construcción, que ya en 1973 se resintió con la subida de los precios de los materiales y desde 1974 inició una caída en picado al paralizarse prácticamente todas las edificaciones destinadas a la explotación turística. Todavía en 1977, cuando ya parecía que empezaban a superarse los efectos de la caída, la capacidad empleadora de la construcción no alcanzaba más que 45.770 asalariados, es decir, una cifra claramente inferior a la registrada en 1973, mientras que su aportación al PIB canario se había reducido en casi dos puntos en apenas tres años. La propagación de la crisis, en cualquier caso, se prolongó durante el trienio 1978-80, que resultó especialmente crítico para la economía canaria. La afluencia de turistas acumuló un descenso del 20% durante esos años, situándose en 1980 en los niveles registrados en 1975. También la actividad portuaria se contrajo de forma significativa, al estancarse el movimiento de mercancías y reducirse el tráfico marítimo, con particular incidencia en el avituallamiento a los buques, los transbordos y la pesca. Solo el comercio exterior pareció resistir la crisis: tanto las importaciones como las exportaciones siguieron aumentando, las primeras estimuladas por el incremento demográfico y las segundas por el colchón que proporcionaba el mercado peninsular, si bien también aminoraron su ritmo de crecimiento.

Las consecuencias más dramáticas de la crisis llegaron con el incremento del paro y la inflación galopante. El desempleo alcanzó en 1980 al 15% de la población activa, superando la barrera de los 70.000 parados, de los cuales en torno a un 40% eran trabajadores de la construcción, que llegó a trasvasar a las cifras generales del desempleo entre el 10 y el 11% de sus activos. Pero las rentas familiares en su conjunto se vieron profundamente afectadas por la escalada de precios, que redujo el poder adquisitivo de la mayoría de la población: el índice del coste de la vida, sobre una base 100 para 1976, inició el año 1978 en 141,5 y en diciembre de 1980 ya había superado el valor 200. En apenas cuatro años, el paro y los precios se habían duplicado: tal fue la cruda situación social en que se desarrolló la transición política en Canarias, con la crisis económica mundial y el conflicto localizado del Sahara Occidental como telón de fondo.



La Playa de Las Canteras en la capital grancanaria en los años sesenta (FEDAC).

A partir de 1993, una vez superada la situación de incertidumbre generada por la Guerra de Irak, comenzaron a repuntar los indicadores de la economía mundial, por lo que Canarias retomó la senda del crecimiento. Desde 1995 el PIB creció a una tasa media anual del 4,4%, ofreciendo con regularidad valores superiores a los registrados en España y Europa. La misma evolución favorable observó el mercado de trabajo, aumentando el volumen de empleo total a un ritmo del 3,3% anual y reduciéndose la tasa de desempleo pese al notable aumento poblacional provocado por la eclosión del fenómeno inmigratorio (Rivero Ceballos, J.L., 2000). El fuerte ritmo de crecimiento se mantuvo hasta 2007 y solo lo frenó, otra vez más, una nueva crisis internacional, la que irrumpió con fuerza a partir de 2008 con epicentro inicial en el sector financiero. En cualquier caso, el tercer acelerón económico de este período, ya en el tránsito al siglo XXI, había agrandado aún más la enorme fosa que se había abierto entre los diversos sectores productivos: mientras los servicios y la construcción no cesaban de incrementar su ya de por sí elevada participación en la generación de riqueza y empleo, la industria retrocedió posiciones hasta quedar reducida a la mínima expresión, mientras que los aportes de la agricultura se convirtieron en casi testimoniales.

En consecuencia, al final de la primera década del siglo XXI se han disparado las alarmas sobre la acusada vulnerabilidad económica del archipiélago respecto a los flujos, cambios de tendencias y modificaciones de las pautas de consumo que se producen en los mercados internacionales. La recesión que se produjo en el tránsito de los años ochenta a los noventa, primero, y la crisis desatada a partir de 2008, después, han vuelto a poner en el centro de las preocupaciones sociales el problema estructural que tiene la economía canaria desde los años sesenta: su alta dependencia respecto de la actividad turística. En este contexto, se han intensificado los discursos y los planes sobre la necesidad de actuar en una doble dirección: por una parte, incrementar la calidad del producto turístico ofertado para reposicionarlo en un mercado más competitivo; por la otra, promover un cambio de modelo productivo para ganar en diversificación y sostenibilidad económicas.

→ EL DESCUBRIMIENTO DEL TURISMO DE MASAS COMO MOTOR ECONÓMICO

Como hemos visto, el sector terciario ocupa un papel muy destacado en Canarias por la fuerte expansión que ha tenido en las cinco últimas décadas el sector turístico. A partir de 1960 tuvo lugar la primera oleada del turismo de masas, que inició un proceso de crecimiento que aún no se ha detenido. De resultados de ello se ha producido el gran despegue de la construcción y la creación de numerosos puestos de trabajo en los servicios turísticos y las demás actividades que dependen de su demanda. Así mismo, el turismo ha supuesto la transformación más radical del litoral a la par que una fuerte revitalización de las poblaciones costeras con la creación de grandes complejos (Puerto de La Cruz, Los Cristianos y Las Américas en Tenerife; San Agustín-Playa del Inglés, Maspalomas y Mogán en Gran Canaria; Morro Jable y Corralejo en Fuerteventura y Puerto del Carmen, Costa Teguise y Playa Blanca en Lanzarote, entre otras). Las islas de mayor actividad turística son Gran Canaria, Tenerife, Lanzarote y, últimamente, Fuerteventura. El despegue ha sido más tardío en El Hierro, La Gomera y La Palma, que también han empezado a participar de esta actividad a un nivel más modesto. En conjunto, el turismo ha permitido



Construcción de las infraestructuras turísticas de Los Cristianos, en el sur de Tenerife, en los años sesenta.

a Canarias un crecimiento económico envidiable al dejar atrás su dependencia del primario gracias al potente sector terciario, cuyo rápido desarrollo se ha realizado sin previo desarrollo industrial como sucedió en la mayoría de los países occidentales.



Maspalomas (Gran Canaria) cuando todavía era un espacio virgen (FEDAC).

El turismo anterior al masificado como actividad económica nace en Canarias ligado al comercio. Turismo y comercio internacional formaron una unidad inseparable. El carácter librecambista del modelo de puertos francos (1852) propició actividades productivas de exportación e importación y reafirmó la apertura de nuestra economía al comercio internacional. Además de la incipiente burguesía mercantilista, este comercio fue estimulado por operadores extranjeros, fundamentalmente británicos y alemanes. Durante la etapa pre turística, hasta mediados del s. XX, los principales actores fueron aventureros, militares, empresarios, comerciantes, artistas, bohemios, diplomáticos, tripulantes de embarcaciones de paso, personas adineradas, hombres de ciencia, etc. En este contexto surgió un turismo selecto para el cual se inauguraron los primeros hoteles en la década de 1880 en Las Palmas de Gran Canaria, Puerto de La Cruz y Santa Cruz de Tenerife. Se puede decir que en estos años las condiciones generales iban en la buena dirección y hasta las políticas insulares se aureolaron de espíritu “turistificador”. Sin embargo, la primera guerra mundial, la crisis internacional de 1929, la guerra civil y el aislamiento de España en los años cincuenta interrumpieron el pausado pero a la vez significativo crecimiento del turismo en las islas. Terminada la gran contienda y recuperadas las clases medias europeas, especialmente desde principios de los años sesenta la actividad turística volvió a adquirir el protagonismo ya iniciado con anterioridad en Canarias, aunque ahora adquirió una dimensión nueva, al irrumpir el turismo internacional de masas.

El sector comenzó a experimentar entonces un crecimiento vertiginoso. El despegue se inició a finales de los 50 con un espectacular movimiento internacional de viajeros favorecido por los avances de la aviación, la mejora del nivel de vida de las clases medias europeas y las ventajas del cambio de moneda. Se consolidó así



La construcción hotelera ocupó el magnífico espacio natural de la Charca de Maspalomas (FEDAC).

la nueva actividad medida en términos de afluencia de personas, capitales, generación de empleo e ingresos. El turismo internacional de masas supuso que por primera vez se hiciera un uso intensivo del territorio y una mayor especialización, provocando grandes cambios paisajísticos, económicos y socioculturales. Desde un primer momento prevaleció una concepción economicista del turismo como factor clave del proceso de desarrollo y transformación de la estructura económica y social. El turismo modernizó Canarias pero lo hizo por arriba y como actividad impuesta. Actitudes todas que supusieron, en general y al menos inicialmente, un olvido de las implicaciones sociales, ambientales, económicas, territoriales y culturales.

El turismo superó al resto de los renglones económicos con proyección comercial e internacional en contribución al PIB regional. Además, compitió con las demás actividades en mano de obra, suelo, capitales y recursos naturales. Se entiende que esta actividad es un subsector del terciario y que este último, a su vez, se compone de un elevado número de actividades complementarias que se benefician también de su crecimiento. Hasta 1972 se intensificó aún más la expansión edificatoria con nuevas infraestructuras y dotaciones. Para ello irrumpieron sociedades anónimas (intermediarios, mediadores, gestores, etc.) en unión de fuertes intereses financieros extranjeros y nacionales. La rentabilidad de las inversiones a corto plazo, de forma rápida y segura, hizo del turismo un sector muy atractivo para la captación de inversiones y el desarrollo de procesos de especulación urbanística e inmobiliaria de primer orden. La crisis de 1973, acompañada de la subida de los precios de los combustibles no renovables, encarecimiento de los fletes, inflación y recesión generalizada, supuso un parón edificatorio y una fuerte crisis de la construcción. La caída en el número de visitantes y el aumento del desempleo dieron lugar

esta foto no la puedo ampliar más la resolución es muy mala



Panorámica del Puerto de La Cruz en 1965 (mdc ULPGC).



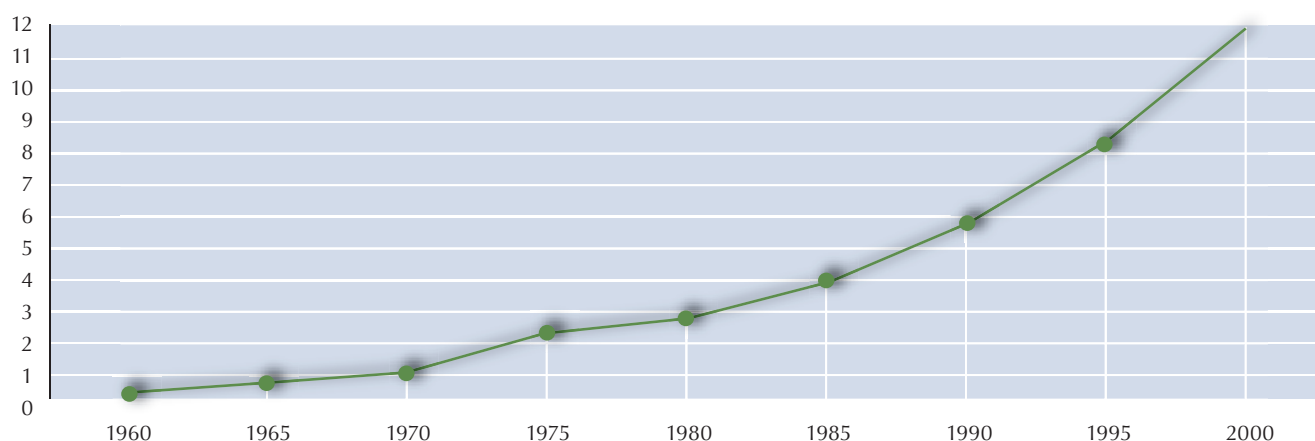
Se inicia la ocupación de la costa: Playa de Maspalomas en 1965 (mdc ULPGC).

a una situación de pánico y estancamiento generalizado pero también al cierre de una etapa caracteriza por un crecimiento excepcional.

A mediados de los 70 el parón momentáneo comenzó a superarse y la salud del sector se pudo apreciar en los indicadores siguientes: la mitad del empleo generado en Canarias lo absorbía el terciario gracias al turismo, cuya empleabilidad se elevó en 1975 a 43.477 trabajadores (un 20,4% del sector servicios). Se multiplicó por cinco el número de camas en solo 14 años. De las 16.607 plazas hoteleras (5,1% del total español) que se ofertaban en 1965 se pasó a 84.724 en 1979. La capacidad de alojamiento siguió creciendo a buen ritmo al tiempo que su tipología se diversificó en hoteles, apartoteles, apartamentos, bungalows, chalets y viviendas.

Durante los años setenta, la oferta hotelera canaria avanzó sobre todo en Tenerife (Santa Cruz-Puerto de La Cruz) y algo en Las Palmas de Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote. A finales de esta década las islas orientales perdieron velocidad de crecimiento en oferta hotelera, mientras se produjo un avance significativo en las Canarias occidentales. Las camas hoteleras se concentraron básicamente en Gran Canaria y Tenerife, donde se localizaba el 91,8% de las plazas. En Lanzarote y Fuerteventura se hizo un esfuerzo por promover la actividad hotelera, mientras que en La Palma, El Hierro y La Go-

figura 3. EVOLUCIÓN DEL TURISMO LLEGADO A CANARIAS 1960-2000 en millones



Fuente: INE.

mera la actividad hotelera era todavía inexistente. Como novedades importantes interesa destacar, primero, que las zonas meridionales asociadas a las grandes propiedades de la nobleza (Condado de la Vega Grande y Guadalupe en Gran Canaria y Señorío de Adeje y latifundios contiguos en Tenerife) se agregaron a partir de ahora a la actividad turística; y, en segundo lugar, que en La Palma y La Gomera empezaron a desarrollarse los complejos de Puerto Naos, Los Cancajos y Valle Gran Rey.

En poco tiempo, paralelo al incremento de la oferta, se experimentó un fuerte aumento de la demanda: 1.930.812 turistas en 1974 y 2.691.491 en 1978, lo que indica, teniendo en cuenta la resaca de la crisis de 1973-1975, que estamos en presencia de una expansión considerable. Pero esta tendencia se quebró en 1979 al producirse un retroceso en la entrada de turistas. Para el sector fue un *annus horribilis* al coincidir con un conjunto de adversidades (año electoral, aumento de la actividad terrorista, guerra en el Sahara, expansión del sentimiento independentista, tensiones entre Argelia y Marruecos, etc.) que pusieron de manifiesto lo sensible que es esta actividad frente a aspectos relacionados con la seguridad. Esta tónica persistió durante unos años hasta recuperar la dinámica de crecimiento mediados de los años ochenta.

En el tiempo transcurrido entre 1987 y 2007 el número de establecimientos hoteleros y extrahoteleros que operaban en Canarias pasó de menos de 2.000 a 3.057 con un incremento de más de mil nuevos centros. La novedad entonces fue que la oferta medida en plazas había creci-



Hotel Mencey en Santa Cruz de Tenerife (FEDAC).

do en 170.542 unidades alojativas en solo veinte años, al pasar de 251.167 en 1987 a 421.709 en el 2007, a un ritmo anual de 8.527. Las islas que más crecieron fueron Tenerife, Fuerteventura, Lanzarote y La Palma. Aunque la *moratoria* enfrió el crecimiento de la oferta, no cabe la menor duda de que el segundo desarrollismo experimentado entre los años 1995-2007 ha contribuido poderosamente a esta expansión con todas sus consecuencias. El turismo es hoy en día una de las actividades con mayor futuro en el mundo. En Canarias es absolutamente imprescindible porque aporta más del 32% al PIB regional (unos diez mil millones de euros/año) y el 37% del empleo, equivalente a cerca de 300.000 puestos de trabajo.

tabla 1. OFERTA DE PLAZAS HOTELERAS Y EXTRAHOTELERAS DE CANARIAS A FINALES DE LOS 70

	1977	1979	Variación	1977	1979	Variación
Las Palmas	34.727	34.633	- 94	65.341	67.915	2.574
Sta. Cruz de Tenerife	31.681	37.188	5.507	26.375	16.799	-9.576
CANARIAS	66.408	71.821	5.413	91.716	84.714	-7.002

Fuente: INE.

tabla 2. EVOLUCIÓN DE LA OFERTA DE PLAZAS DE ALOJAMIENTO TURÍSTICO

Islas	1987	2007	Variación
Lanzarote	30.783	72.550	41.767
Fuerteventura	10.629	57.580	46.951
Gran Canaria	122.268	143.209	20.941
Tenerife	84.055	131.673	47.618
La Gomera	1.964	5.874	3.910
El Hierro	1.079	974	-105
La Palma	389	9.849	9.460
CANARIAS	251.167	421.709	170.542

Fuente: Gobierno de Canarias. Consejería de Turismo y Transportes.

El modelo turístico de Canarias se puede resumir como un enorme centro de vacaciones con sol, playas y buen clima durante todo el año. Este perfil prácticamente no ha variado en lo sustancial y la procedencia de los visitantes se ha diversificado con la llegada de turistas desde países de Europa Central, del Este y Rusia, aunque la fuerte presencia de ciudadanos de Reino Unido y Alemania se sigue manteniendo; y no se debe perder de vista, además, que el turismo nacional ha aumentado considerablemente en los últimos años. La pertenencia de Canarias a la eurozona, la relativa cercanía del archipiélago a Europa y la seguridad son, junto a los factores climáticos, profesionalidad y calidad de sus infraestructuras, los elementos que dan solidez a la oferta isleña. Los retos de futuro ante la emergente competencia por parte de otros destinos hacen necesaria la búsqueda de una nueva imagen que sintetice ventajas comparativas, una mayor implicación de la sociedad canaria (no deja de ser sorprendente que este importante sector solo cuente con 8 empresas canarias entre las 100 más importantes del archipiélago) y la incorporación de formas innovadoras de hacer turismo más sofisticadas y adaptadas a los cambiantes gustos, sensibilidades y posibilidades de la demanda.

→ EL AUGE DE LA CONSTRUCCIÓN

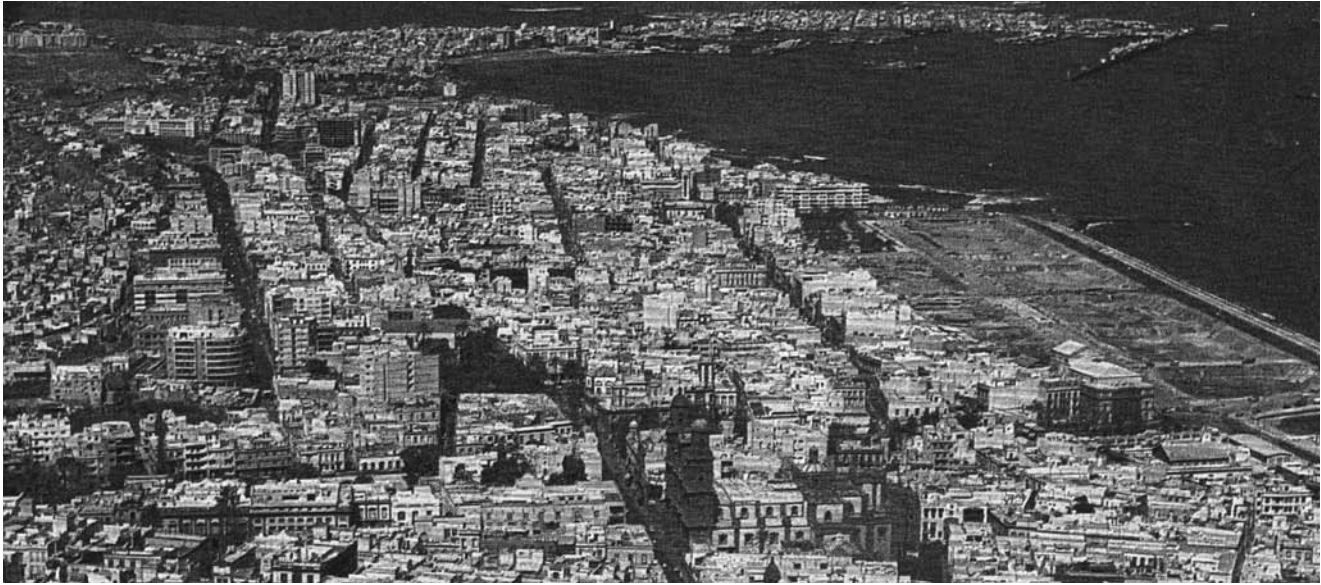
La construcción en una sociedad moderna es el agente más importante en la creación de infraestructuras, desarrollo urbano y transformación paisajística. En la historia reciente de Canarias la construcción ha sido la actividad intrasectorialmente más destacada dentro del secundario y a nivel general la más relevante detrás del turismo, lo que introduce una singularidad en la estructura productiva isleña que no se da en otros territorios desarrollados. Para su análisis durante este período, conviene distinguir tres etapas claramente delimitadas: una primera de “desarrollismo laureano” (en razón del protagonismo de Laureano López Rodó en la dirección de los planes de desarrollo de la época), entre 1960-1973; otra de crisis y recuperación suave, desde 1977 hasta 1996, y otra final de “segundo desarrollismo”, durante el decenio 1997-2007.



Construcción del Hotel Parque, en Las Palmas de Gran Canaria (FEDAC).

El desarrollismo ‘laureano’ de los años 1960-1973

En la evolución del sector secundario regional entre 1964 y 1973 resalta de forma extraordinaria su alto crecimiento, de nada menos que un 331%. Por provincias, las islas orientales registraron un avance excepcional del 405%, mientras que las occidentales redujeron su índice a 278,2%. Dentro del mismo, es el subsector de la construcción (edificación y obras públicas) el que protagonizó la mayor parte de este crecimiento al pasar del 18% al 43% del producto bruto industrial. En estos años, la construcción constituyó un factor decididamente dinámico que creció incluso por encima de la media estatal. Su contribución al PIB regional pasó del 4,95% al 11,15%. Pero si se agregan los subsectores que se ven influidos por la construcción como son los transformados metálicos, madera y corcho, cemento, venta de maquinaria especializada, energía y transportes, su importancia so-



Las Palmas de Gran Canaria a comienzos de los años sesenta, apreciándose en su litoral la construcción de lo que dio en llamarse la Ciudad del Mar (Las Palmas, Serie España en paz).

bre el conjunto del sector industrial se vería mucho más incrementada. Por ejemplo, la venta de cemento por parte de las fábricas CESA y CCSA se disparó durante estos años, alcanzándose valores máximos en 1973 con 845.035 toneladas. A su vez, la población ocupada en la construcción alcanzó los 49.483 empleos en 1973, con lo que se logró casi triplicar sus valores iniciales de tan solo 17.505 asalariados registrados en 1955.

En el contexto marcado por el primer Plan de Desarrollo (1964-67), el despegue inicial de la construcción se centró en tres áreas principales: obra pública, vivienda protegida y construcciones turísticas. La inversión en obra pública (carreteras, puertos y aeropuertos, colegios, hospitales e infraestructuras hidráulicas) realizada por el Estado en Canarias alcanzó un valor de 9.857,1 millones de pesetas; se realizaron 19.980 viviendas protegidas que ocuparon 1.834.935 m² de superficie y, además, se construyeron 2.492 edificios. El resto estuvo integrado por las viviendas de mercado libre, las construcciones turísticas y de ocio, así como las edificaciones industriales participadas en buena medida por la iniciativa privada. Los objetivos a cubrir eran diferentes: número de viviendas posibles para hacer frente a la demanda surgida de los trasvases de población a las grandes urbes, políticas de choque contra el paro, grandes planes de infraestructura, etc. Entre las principales empresas que operaban en el subsector en estos años no había ninguna canaria que tuviera unas dimensiones medias aceptables. La mayoría eran peninsulares (Agroman, Cubiertas y Tejados, Entrecanales y Távora, Huarte, Dragados...) y existían, eso sí, numerosos contratistas con cupos integrados por 5 a 10 asalariados.

Esta fase inicial de espectacular crecimiento fue interrumpida bruscamente por la crisis económica internacional sobrevenida en 1973, cuyo impacto en la construcción fue especialmente dramático por su afectación al empleo

(véase inserción en texto aparte). Las consecuencias del parón edificatorio se prolongaron en el tiempo, de forma que todavía en 1977, cuando ya se empezaban a superar los efectos de la caída, la capacidad empleadora del subsector no alcanzaba más que 45.770 asalariados, una cifra claramente inferior a la registrada en 1973, mientras que su aportación al PIB canario fue tan solo del 9,5%, un punto y medio por debajo del valor alcanzado en 1973, aun cuando este índice se situara por encima de los valores medios del resto de España.

El segundo desarrollismo hasta la crisis financiera de 2008

Desde el comienzo de la década de 1980 y hasta la segunda mitad de los años 90 el sector de la construcción fue abriéndose paso nuevamente, pero sin conseguir recuperar el protagonismo que había tenido en la etapa precedente. Su empleabilidad en 1997, en que se registraron 53.795 contrataciones, indica que todavía no se habían introducido cambios significativos en comparación con los valores de 1977. No obstante, su despegue se advierte ya desde principios de los 90 en que la construcción se orienta hacia el mercado de la vivienda libre produciendo entre 5 y 6 mil unidades anuales. En efecto, en ese momento se estaba preparando el segundo gran *boom* de la construcción impulsado por numerosos estímulos: rápida subida de los precios, facilidades crediticias, captación de capitales extranjeros, aumento de la demanda solvente gracias a la capacidad de endeudamiento de las familias y cuantiosas bonificaciones fiscales a constructores y adquirentes.

Las cifras aportadas por el sector volvieron a ser espectaculares. A partir de 1995 se pusieron en el mercado libre 10.232 viviendas; en 1997 se aportaron otras 16.129 unidades, y en 1998 se produjo el salto hacia las 27.244 que se terminaron de construir ese año. Estos valores se sos-

tuvieron durante varios años hasta el último gran repunte de 2006 en el que se ponen a la venta nada menos que 31.686 viviendas. Además, desde principios de los noventa arrancó un ambicioso plan de infraestructuras (con fondos europeos, del gobierno central y autonómico), al tiempo que se desarrollaban los diferentes planes de los gobiernos regional e insulares en materia de vivienda protegida y rehabilitación de viviendas usadas, planes de obras y servicios, Plan Sur de infraestructuras educativas y otros similares que generaron un cuantioso plus de actividad. De esta forma el subsector llegó a suponer el 12,4% del VAB (a p.b.) regional y dio empleo al 13,5% de los ocupados totales, equivalente a más de 150.000 trabajadores, convirtiéndose así en la segunda actividad económica más importante detrás del turismo.

Las consecuencias de esta última expansión no se han hecho esperar. El parque inmobiliario de Canarias compuesto por viviendas familiares, alojamientos y establecimientos colectivos, que en 1981 era de 456.055 unidades residenciales, aumentó a 583.190 en 1991, a 855.002 viviendas en 2001 y, finalmente, ascendió a 1.014.885 unidades en 2007. Como hemos visto, en solo 16 años se han construido más viviendas que en cinco siglos, de forma que actualmente hay una ocupación teórica de dos habitantes por vivienda cuando hace 25 años la relación era de tres residentes por vivienda. Es un claro indicador del recalentamiento de la economía en donde la



Construcción del barrio de Schamann en Las Palmas de Gran Canaria (FEDAC).



La autoconstrucción fue un fenómeno muy extendido en todo el archipiélago (FEDAC).

vivienda ha dejado de tener el carácter primordial de su función residencial para adquirir la condición de producto inversor generando compras especulativas y acaparamientos en su tenencia. Y desde una perspectiva social nos enfrentamos a la gran contradicción de que nunca hasta hoy han existido más viviendas en las islas, pero también nunca como hasta ahora hay más gente que no puede acceder a las mismas, lo que plantea una grave cuestión de distribución equitativa de recursos básicos.

Entre 1999 y 2008 el número de empresas que participan en este negocio se ha multiplicado por dos, pasando rápidamente de 8.378 a 18.325, un crecimiento que adquiere mayor relevancia si se tiene en cuenta que a principios de los noventa existían 3.376 (ISTAC), si bien de todas las empresas registradas en 2008 solo unas 329 tenían más de 50 asalariados en su plantilla. Como vemos, el crecimiento hipertrofiado y el minifundismo empresarial han contribuido a una cierta desregulación de la actividad, generando un mercado con más oferta que demanda y dejando fuera de consideración a los numerosos productos que se han edificado fuera de ordenación. La principal diferencia que presenta esta segunda edición del desarrollismo con respecto al boom de los años 1960-73 es que la estructura empresarial está algo más 'canarizada' en términos relativos, puesto que ahora nos encontramos con 15 constructoras entre las cien empresas más importantes de Canarias. Otro aspecto a destacar es la contradicción resultante de que habiéndose realizado el mayor esfuerzo planificador en materia de ordenación territorial (planes generales municipales y planes insulares territoriales), no han disminuido los delitos tramitados por la Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural, en donde todavía una parte considerable de los municipios insulares se resiste a integrarse.

→ EL LIMITADO PAPEL DE LA INDUSTRIA

La industria ha tenido poca relevancia en la radical transformación de la economía isleña a partir de 1960, y su protagonismo, además, ha ido menguando en el tiempo. La contribución industrial al producto interior bruto

de Canarias ha pasado de registrar porcentajes en torno al 20% a finales de los años sesenta del siglo XX a situarse por debajo del 7% en la primera década del siglo XXI. Esta pérdida de peso relativo se ha debido tanto al extraordinario crecimiento que han tenido los servicios como al declive experimentado por las industriales tradicionales, que han ido perdiendo las ventajas competitivas de que gozaban ante la modificación del marco normativo canario con la integración en Europa y la imparable extensión de los procesos de globalización de los mercados mundiales. Resulta imprescindible, pues, distinguir etapas en la evolución que ha conocido el sector durante este período.

El asentamiento de la industria moderna, 1960-1973

La fase inicial, de asentamiento de la industria moderna en Canarias, tuvo lugar en los años sesenta y principios de los setenta. Fue entonces cuando las empresas industriales lograron abrirse un hueco significativo en la estructura productiva, llegando a alcanzar el 20% de

participación en el PIB canario entre 1965 y 1969, aunque luego retrocedieron posiciones, no tanto por la interrupción del crecimiento del sector, sino por el fuerte tirón experimentado por la construcción y los servicios, de forma que su contribución a la economía se situó en torno al 15% en 1973.

Las nuevas condiciones económicas y sociales de la época del desarrollismo facilitaron el despuntar industrial. El incremento de la demanda de bienes de consumo estimuló algunas producciones orientadas al abastecimiento interno, como las manufacturas de alimentos y bebidas. A ello se añadieron las favorables circunstancias de la economía internacional, cuya expansión sirvió de acicate para el crecimiento de algunos renglones vinculados a la prestación de servicios portuarios y la actividad pesquera, como las reparaciones navales y las fábricas de conservas y derivados de la pesca. En algunas ramas industriales se fue ganando en madurez con el desarrollo de nuevas formas organizativas, que mejoraron los sistemas de producción y distribución, así como con la integración en empresas nacionales, como sucedió con la adquisición

LOS CONDICIONANTES ESTRUCTURALES DE LA INDUSTRIA EN CANARIAS

Un conjunto de poderosos factores estructurales han condicionado históricamente la industrialización en Canarias. Por tratar de sistematizar, cinco grandes condicionantes han lastrado el desarrollo industrial en las islas: la disponibilidad de recursos naturales, las características intrínsecas del mercado, el coste de la insularidad, el comportamiento de la inversión y el nivel de cualificación. A ellos habría que añadir un sexto elemento: el limitado alcance de las políticas públicas de promoción industrial que se han desplegado en el archipiélago.

Por comenzar con lo primero, las islas han carecido tanto de materias primas industrializables a gran escala como de aquellos recursos estratégicos esenciales (agua y energía) que facilitan los procesos de industrialización. En segundo lugar, el mercado canario se ha caracterizado por ser de dimensiones reducidas, tener una capacidad de consumo familiar y empresarial relativamente baja y, además, estar fragmentado en islas, todo lo cual no solo ha impedido la generación de las imprescindibles economías de escala que posibilitan la producción industrial a unos costes medios razonables, sino que también ha planteado dificultades añadidas a las necesarias operaciones logísticas de almacenamiento y distribución. A ello se suma, en tercer lugar, el decisivo factor de la insularidad que impone la lejanía geográfica del archipiélago a los mercados exteriores, con respecto a los cuales la industria canaria ha mantenido una acusada dependencia para el abastecimiento tanto de materias primas como de otros productos elaborados y bienes de equipo necesarios para la transformación industrial, constituyendo el sobre coste asociado al transporte un factor que resta competitividad a las producciones isleñas.

Otro condicionante se vincula a la escasa inversión que tradicionalmente se ha dirigido hacia la industria, un sector que precisa el uso intensivo de capital por los constantes requerimientos que el desarrollo tecnológico impone a sus procesos de producción. Además de la tan socorrida apelación a la carencia de espíritu emprendedor en las islas, la débil capitalización se ha explicado, de una parte, por los escasos alicientes que ofrecen las actividades industriales en el marco de un modelo económico que facilita las importaciones, dada la libertad comercial consustancial al tradicional régimen de franquicias; y de la otra, por la acentuada orientación de las preferencias inversoras del capital privado hacia otros sectores de mayor rentabilidad a corto plazo o de tendencia claramente especulativa, como las actividades turísticas o el mercado inmobiliario. Finalmente, también ha contribuido a limitar el desarrollo industrial la escasa cualificación profesional, tanto empresarial como laboral, debido a la persistencia de los bajos niveles formativos de la población canaria hasta bien entrada la década de 1980 y, más recientemente, al limitado atractivo que ha tenido la formación profesional especializada para la juventud ante las expectativas de fácil acceso al mercado laboral con el auge de la construcción y la expansión de los servicios.



El uso de la tecnología de la desalación resultó esencial para resolver los problemas de abastecimiento de agua potable en las islas orientales (prensa digital).

de UNELCO por el Instituto Nacional de Industria (INI) en 1969. En los sectores orientados a la exportación, finalmente, el factor clave de crecimiento fue la existencia de un régimen privilegiado para el acceso de determinados productos isleños al mercado peninsular, lo cual hizo posible el sostenimiento de la industria de derivados del petróleo y la expansión de la industria tabaquera.

En esta etapa quedaron perfilados los rasgos característicos de la industria canaria: concentración geográfica en las dos islas centrales, especialización de la producción al amparo de mercados protegidos y excesiva atomización empresarial. Era lógico que las industrias tendieran a ubicarse en Gran Canaria y Tenerife: allí estaban los principales centros de consumo, la mayor disponibilidad de mano de obra, las grandes infraestructuras de comunicación y el resto de las ventajas adicionales que permitían reducir costes de producción. Esta tendencia fue tan fuerte que en 1968 Las Palmas de Gran Canaria y el área Santa Cruz-Laguna concentraban el 85,5% y el 76,6%, respectivamente, de los establecimientos industriales de cada provincia que tenían más de 25 empleados. Por otra parte, cada rama de actividad se especializó en un tipo de mercado: el de abastecimiento interno o el de exportación. Las tres grandes industrias exportadoras eran las de refino de petróleo, tabaco y conservas de pescado, cuyas producciones se orientaban fundamentalmente a la Península, las dos primeras al tener garantizado el acceso a un mercado en régimen de monopolio y la última por ser la pesca el único recurso natural industrializable. El resto de las manufacturas alimentarias, los abonos químicos y las demás ramas canalizaban sus producciones de forma mayoritaria o ex-

clusiva hacia el consumo interior, por ser actividades que en gran medida se encontraban protegidas del exterior por la existencia de barreras físicas o de mercado y disponer de tecnologías estandarizadas de fácil implantación en las islas (Rodríguez Martín, J.A., 1985).

La débil industrialización quedó reflejada en el escaso dimensionamiento que tenían las empresas del sector. El minifundismo empresarial era la tónica dominante, salvo en la producción de combustibles (íntegramente concentrada en la refinería de CEPSA), electricidad (en su mayor parte bajo control de UNELCO) y cemento (con una empresa en cada provincia). Si bien en el tabaco y las bebidas se inició un proceso de concentración desde finales de los años sesenta, la pequeña y mediana empresa familiar dotada de una estructura organizativa simple y con una capacidad productiva limitada constituía la unidad empresarial característica del endeble tejido industrial. Sin entrar a considerar algunos subsectores que ofrecían situaciones de extrema atomización, el escenario industrial puede quedar bien retratado en las manufacturas alimentarias: en 1969 existían 123 empresas que daban empleo a 1.446 trabajadores; de ellas, 63 tenían menos de 5 empleados, 58 entre 6 y 50, 2 entre 51 y 100 y otras 2 contaban con más de 100 trabajadores.

En cuanto a las políticas públicas de promoción industrial, apenas existieron durante esta etapa. Aunque se articuló un discurso muy socorrido sobre la necesidad de poner en marcha planes de desarrollo industrial que compensaran los sobrecostes soportados por las producciones isleñas, la planificación indicativa del franquismo

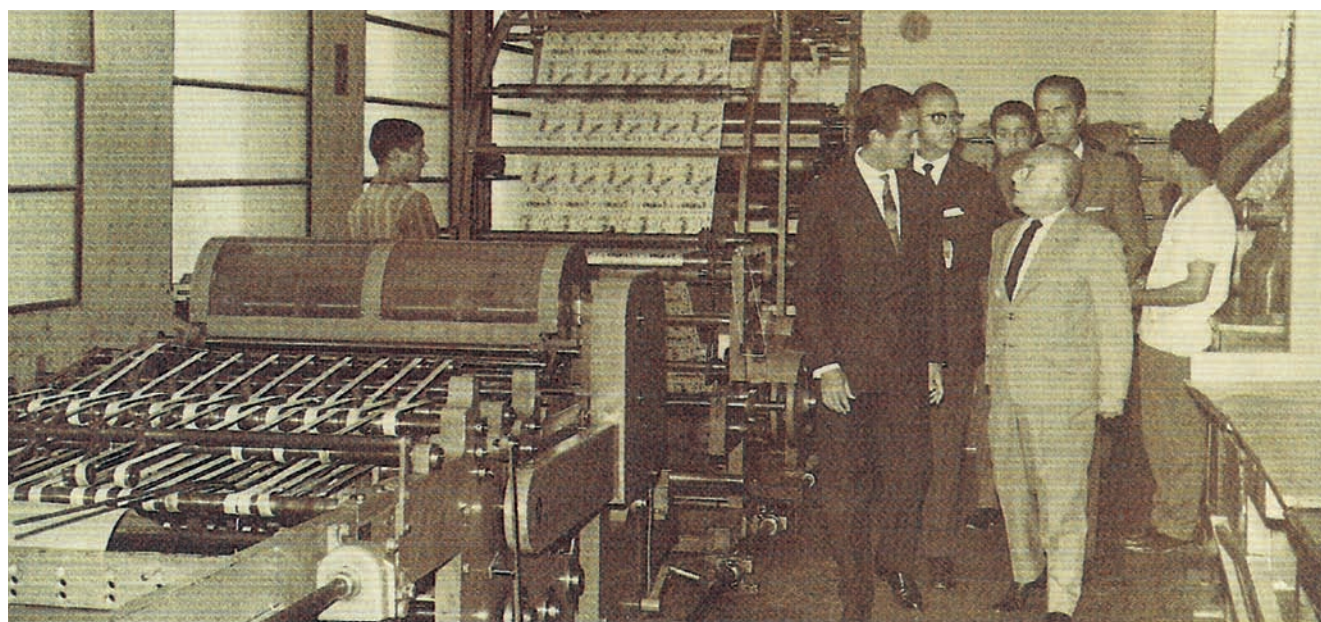
tecnocrático desplegada entre 1964 y 1975 se quedó en meras intenciones que no se tradujeron en realizaciones concretas. El I Plan de Desarrollo se limitó a constatar que “la extensión y la solidez del sector industrial son de todo punto insuficientes”, pero no apuntaba medida alguna para corregir la situación. En el II Plan la única acción que se puso en marcha fue la declaración de zona de preferente localización industrial en 1969, pero la medida llegó tarde, tenía un alcance limitado y los incentivos que proporcionaba eran insuficientes. Solo a partir de 1972, con el III Plan, comenzaron a sentarse las bases de unas políticas públicas de mayor alcance, siendo entonces cuando se abrió la puerta a la participación del INI en Canarias más allá de su obligada presencia en UNELCO y se puso en manos de los cabildos la responsabilidad de impulsar los polígonos industriales.

Las actividades industriales en tiempos de convulsiones, 1973-1991

La segunda fase de la reciente trayectoria industrial transcurrió entre 1973 y el inicio de la última década del siglo XX, pudiendo servir 1991 como fin de etapa al producirse la plena integración de Canarias en Europa. Este período, de continuos reajustes en los mercados, estuvo marcado por grandes convulsiones que afectaron de desigual modo a las distintas ramas. De forma simultánea se activaron procesos de desinversión y desmantelamiento en unos casos, de reconversión e internacionalización en otros, o de simple sostenimiento de la actividad con altibajos coyunturales en la mayor parte de las industrias. Globalmente considerado, el sector redujo bastante su contribución relativa a la formación del PIB canario, pasando de aportar en torno al 15% a mediados de los años setenta a situarse ligeramente por debajo del 10% a comienzos de los noventa.

Entre los fenómenos que afectaron a la industria canaria durante estos años cabe destacar el impacto de la crisis económica internacional iniciada en 1973. Su particular incidencia en la caída de la construcción conllevó, por efecto de arrastre, la de sus industrias auxiliares. La descolonización del Sáhara, además, repercutió negativamente en la producción manufacturera destinada al abastecimiento de la ex colonia española y, sobre todo, en las actividades industriales que giraban en torno a la actividad pesquera en el caladero sahariano. A la crisis generalizada y el conflicto localizado se añadieron las incertidumbres provocadas por las sucesivas alteraciones del marco normativo que regulaba las actividades productivas, primero con la aplicación del REF de 1974 y sus reglamentos posteriores, y luego con el proceso de integración formal del archipiélago en la CEE a través del Protocolo II en 1986 (véase capítulo 23).

Para completar tan convulso escenario, la creciente competitividad internacional estaba provocando el arrinconamiento de algunas industrias tradicionales. Los procesos fueron múltiples y complejos, respondiendo a casuísticas diversas, pero de forma general operaron dos fenómenos consecutivos, aunque convergentes, que redujeron las limitadas capacidades industriales del archipiélago. Por una parte, las pequeñas empresas carecían de fortaleza financiera para hacer frente a los nuevos requerimientos de renovación que imponía un mercado cada vez más exigente en calidades y precios, de forma que el minifundismo existente en el sector agravó el impacto de la crisis de los setenta, disparándose los índices de mortandad empresarial. Por otra parte, la recuperación económica de los años ochenta hizo más atractiva que nunca la inversión en la explotación de alojamientos turísticos, lo que reforzó la tendencia a canalizar los excedentes de capital, incluso los generados por la industria, hacia el sector servicios.



El ministro de Industria, López Bravo, visita las instalaciones de Litografía Romero en Tenerife a comienzos de los años setenta (Litografía Romero a través de la historia).

Dos actividades pusieron el contrapunto en aquel panorama desinversor: la industria tabaquera, de la que se da cuenta en texto complementario, y la producción de agua y energía. Esta rama industrial dobló su participación en el conjunto del sector debido al fuerte crecimiento de la demanda interna. La necesidad de incrementar la capacidad productiva de estos recursos de uso generalizado obligó a desarrollar los sistemas de potabilización del agua del mar (sin duda, el ámbito más innovador de la industria canaria) y, también, a crear nuevas centrales eléctricas, asumiendo UNELCO la totalidad del sistema de distribución de energía eléctrica en Canarias desde 1975.

En los años setenta comenzó el despliegue de las políticas públicas de desarrollo industrial de la mano de los cabildos y el INI. Los primeros promovieron los polígonos industriales al objeto de poner a disposición de las empresas una oferta de suelo con ventajas económicas y fiscales que facilitara la generación de economías externas y permitiera una ocupación más racional del territorio. Así nacieron los polígonos de Güimar y Arinaga en 1972, a los que luego se añadieron otros. Estas infraestructuras, sin embargo, fueron utilizadas más por otras actividades que por la propia industria, cuyas principales empresas prefirieron aprovechar la disponibilidad de suelo barato en los perímetros suburbanos para mantener su proximidad a los puertos y áreas de consumo principales. El INI, por su parte, con el concurso de las cajas de ahorro canarias, creó en 1976 la Sociedad de Desarrollo Industrial de Canarias (SODICAN) al objeto de participar en inversiones, facilitar créditos y avales y prestar servicios de apoyo. La sociedad instrumental fue desplegando la inversión pública progresivamente, de forma que en 1983 participaba en 30 empresas, de las que 14 eran industriales. En 1996 la Comunidad Autónoma de Canarias pasó a ser su socio mayoritario, dando paso a la Sociedad para el Desarrollo Económico de Canarias (SODECAN).

*El reacomodo de la industria canaria
en la economía globalizada, 1991-2008*

En el tránsito del siglo XX al XXI se produjo el reacomodo de la industria canaria a las nuevas condiciones económicas derivadas de la creciente globalización económica y la plena integración de Canarias en Europa. Esta fase, enmarcada en el contexto de un nuevo ciclo expansivo hasta la irrupción de la crisis iniciada en 2008, ha acentuado el progresivo empequeñecimiento del sector industrial. Los datos recientes sobre las magnitudes económicas de la contabilidad regional hablan por sí solos: la industria representaba en 2008 solo el 4,4% del valor añadido bruto generado por la producción canaria, lo que unido al 2,5% correspondiente a la energía (refino, agua y electricidad), situaba la contribución del sector secundario en un 6,9% (el 6,3% del PIB). Se trata, sin duda, de una aportación raquítica, que contrasta con el 80,7% de valor que añadían los servicios o el 11,2% de la construcción; solo la agricultura, con apenas el 1,2%, se situaba por debajo de la industria.



La crisis de 1973 en el Diario de Las Palmas de 8 de agosto de ese año (Jable ULPGC).

Por ramas de actividad, ya desde los años noventa quedó definido el reducido grupo de industrias que tienen cierta significación: lo componen, además de la producción de energía eléctrica y el refino de petróleo, la agrupación de alimentación, bebidas y tabaco, la fabricación de materiales de construcción y la edición y artes gráficas. Dentro del núcleo manufacturero tradicionalmente hegemónico en Canarias el grueso de la producción corresponde a aguas minerales y refrescos, cerveza, pan y bollería, lácteos y tabaco. Han sido precisamente estos renglones los que más han contribuido a reducir el peso relativo de la industria en la economía canaria, por el frenazo considerable que han sufrido en su crecimiento.

La industria tabaquera, en concreto, consumó su repliegue definitivo desde mediados de los años noventa con los procesos de deslocalización protagonizados por las multinacionales afincadas en las islas. La industria alimentaria, por su parte, si bien conserva cuotas de mercado apreciables para sus marcas comerciales de mayor solera, también viene arrastrando grandes dificultades desde finales de los años noventa. En este caso es la globalización de los mercados la que está pasando su correspondiente factura: las profundas transformaciones que se están produciendo en el sector, con la intensificación de los procesos de concentración en torno a grandes cadenas de producción y distribución y la masiva introducción de marcas blancas a costes muy reducidos, están provocando alteraciones significativas en las pautas de consumo de la población con efectos negativos para las tradicionales manufacturas isleñas.

El declive del sistema industrial canario se ha producido, paradójicamente, cuando más intensas y consistentes han sido las políticas públicas de apoyo al sector. Con el desarrollo autonómico no solo se han mejorado



Interior de la fábrica de tabacos Alvaro en La Laguna, Tenerife (Arnaldos, A. y Arnaldos J., 2003).

AUGE Y CAÍDA DE LA INDUSTRIA TABAQUERA CANARIA

La industria tabaquera canaria vivió su período de máximo esplendor entre 1960 y 1986, aunque la tendencia al crecimiento de esta actividad industrial venía anticipándose desde los años cincuenta, con la minoración de la política intervencionista del primer franquismo. Tras impulsar un proceso de modernización interna, que se concretó tanto en materia de innovaciones productivas como en procesos de concentración empresarial, las labores tabaqueras canarias conquistaron una excelente posición en el ámbito del Monopolio español, de forma que elevó su cuota de mercado del 10,3% al 20,9% entre 1960 y 1969 y, al mismo tiempo, logró introducir sus productos en Estados Unidos y otros mercados europeos.

Pero la posición que los productores canarios habían adquirido en el mercado peninsular dificultaba los planes de expansión de Tabacalera, S.A., la sociedad con participación mayoritaria del Estado que tenía en arriendo la concesión del Monopolio del tabaco desde 1945. Para fortalecer aún más su posición dominante en el mercado nacional, en 1973 esta empresa consiguió del Ministerio de Hacienda la imposición de contingentes restrictivos a la introducción de las labores tabaqueras isleñas en la Península. En los años siguientes se desató una fuerte pugna entre las empresas locales y Tabacalera, viviéndose frecuentes situaciones conflictivas con momentos de especial tensión que, a la postre, desembocaron en una profunda reestructuración del sector. Los sólidos apoyos de que gozaba la compañía nacional en el gobierno central y la desvertebración organizativa de los productores isleños condujeron a que Tabacalera se hiciera con el control de la mayoría de las tabaqueras canarias a finales de los años setenta. La compensación llegó con el establecimiento del sistema de arbitrios insulares previsto en el REF de 1974, cuyos atractivos para la producción local motivaron que hasta una decena de multinacionales del tabaco se establecieran en las islas en concierto con Tabacalera, reiniciándose así la expansión de la industria canaria que mayor proyección mundial ha alcanzado en la historia económica del archipiélago.

No obstante, el esplendor de las labores tabaqueras isleñas fue efímero. Ya en los años ochenta comenzó a laminarse el estatus privilegiado de que gozaba la industria canaria del tabaco, y su repliegue definitivo se consumó a partir de 1994, con la progresiva marcha de las empresas multinacionales que se habían implantado en las islas a principios de los años ochenta. Los factores que activaron este proceso de deslocalización industrial fueron, de entrada, la plena integración de Canarias en la Unión Europea, que conllevó la pérdida de las ventajas de que gozaba la realización de las labores tabaqueras en las islas con la desaparición de los antiguos arbitrios insulares, y a renglón seguido, el desaforado incremento de los impuestos al consumo de tabaco, que acabó por darle la puntilla definitiva a las grandes tabaqueras. En el siglo XXI solamente han quedado operando en Canarias productores canarios, como continuadores de una actividad de sólida tradición que, de no verse compensada por los sobrecostes que padece en su producción, puede quedar reducida a ser un mero vestigio del pasado.

sustancialmente las grandes infraestructuras físicas (puertos, aeropuertos, carreteras, redes de telecomunicación) que facilitan la articulación del mercado canario y su conexión exterior, sino también el conjunto de instrumentos económico-financieros y organizativos de apoyo al desarrollo industrial. El despliegue de este abanico de facilidades comprende desde la inversión en formación y la creación de centros científico-tecnológicos, con el Instituto Tecnológico de Canarias a la cabeza, hasta el establecimiento de los incentivos fiscales asociados al régimen económico y fiscal diferenciado, pasando por la existencia de una amplia gama de subvenciones públicas, el incremento de las ayudas financieras a través de sociedades instrumentales y la articulación de redes distribuidas de servicios de apoyo. Como corolario, en los años noventa también se inició la planificación integral del desarrollo industrial al objeto de articular todas las estructuras existentes, programar objetivos y acciones con un horizonte temporal y coordinar a los diferentes actores. Nació, así, entre otros instrumentos, el Plan de Desarrollo Industrial de Canarias (PDINCA), que tuvo su primer ensayo en 1991, fue formulado con mayor rigor en 1998 y tuvo vigencia efectiva hasta 2002. Las realidades, sin embargo, han sido más tozudas que los propósitos; al cabo del tiempo, se ha constatado que los objetivos de dicho plan no se cumplieron, en parte por insuficiencia de recursos financieros y ausencia del oportuno seguimiento, y en parte por la tremenda dificultad de canalizar la inversión privada hacia el sector industrial ante la potente reactivación del binomio turismo-construcción que caracterizó el tránsito del siglo XX al XXI.

A medida que disminuye el peso del sector industrial, en fin, crecen los deseos de propiciar la diversificación del tejido productivo, expresados a través de un discurso recurrente del que participan tanto los gestores públicos y los agentes económicos y sociales como la opinión pública. Sin embargo, los condicionantes estructurales que históricamente han lastrado el desarrollo industrial en Canarias parecen revelarse con más fuerza que nunca en la era de la globalización.

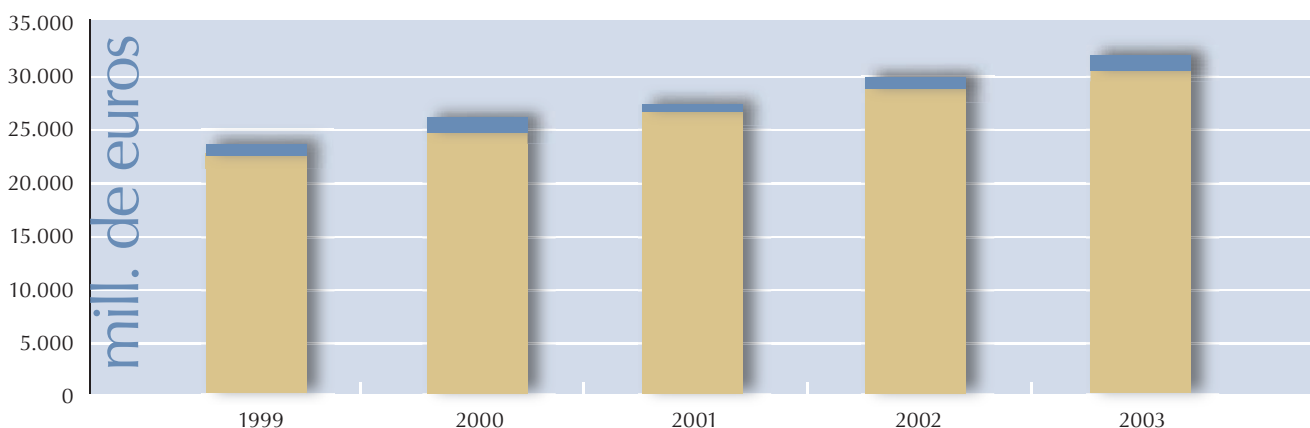
→ EL EMPEQUEÑECIMIENTO DEL SECTOR PRIMARIO

Una vez consumados los procesos de desagrarización y de declive pesquero que caracterizaron los años sesenta y setenta del siglo XX, el panorama que presenta el sector primario en Canarias es complejo. La percepción social que de él se tiene está fuertemente mediatizada por un cúmulo de factores, la mayoría de ellos emocionales, que apenas considera la situación objetiva configurada por los cambios tecnológicos, la lógica de los mercados, la calidad del empleo y los condicionantes reales que afectan al conjunto del mundo rural y su difícil interacción con los restantes sectores de la economía. No es suficientemente conocido el proceso que se ha experimentado en las últimas décadas con la creciente tendencia hacia una mayor especialización en la agricultura, que se traduce en un descenso del número de explotaciones y un aumento del tamaño medio por explotación, unido a un proceso de intensificación productivista. La reciente reconversión de la agricultura de exportación da pie a discursos variados y contradictorios que vienen a señalar que estamos ante uno de los espacios geográficos que mayor dificultad de comprensión ofrece actualmente.

La dimensión del sector primario

En el contexto, ya analizado, de una economía fuertemente *terciarizada*, es notorio el progresivo empequeñecimiento de las actividades englobadas dentro del sector primario. Si durante el quinquenio 1991-1996 aportaron tan solo el 5,03% a la producción regional, situándose comparativamente por debajo de la tasa media del conjunto estatal, en el año 2007 su peso relativo había caído todavía más, exactamente al 1,15%. El empleo ha experimentado una evolución similar, puesto que de los 196.258 ocupados en 1955 se ha pasado a 18.400 en 2006 (3,4% del total). La causa de esta profunda desagrarización radica en que la agricultura, la pesca y la ganadería han mantenido niveles de crecimiento inferiores a los otros sectores productivos, contrastando con la buena marcha de la economía registrada desde 1994 hasta 2008 (véase figura 4).

figura 4. EVOLUCIÓN DEL VALOR AÑADIDO BRUTO(*) EN CANARIAS, 1999-2003



(*) VAB a precios básicos en moneda corriente.

Fuente: Consejo Económico y Social de Canarias, 2005:96. Elaboración propia.

■ VAB Canarias ■ VAB Sector primario



La desagrarización hizo que los espacios urbanos invadieran las áreas rurales (FEDAC).

La escasez de recursos naturales (agua y suelo) y humanos (empresarios y trabajadores agrícolas) junto a la dura rivalidad por el uso de los mismos ante el expansivo sector turístico; las dificultades de financiación a precios razonables y la pérdida de cuota en algunos mercados externos, fruto de una creciente competencia con otras áreas geográficas foráneas (que ofrecen productos similares a precios más ventajosos), han llevado al sector agrícola canario en general a una situación de pérdida de peso económico, lo que ha obligado a las instituciones públicas y privadas a patrocinar una profunda reconversión del sector en cuyo empeño aún está inmerso. La producción del sector ha evolucionado a la baja y no se ha despeñado gracias en buena medida al aliento de los mecanismos de subvenciones específicas encuadradas dentro de la Política Agraria Comunitaria (PAC) y a las iniciativas del gobierno regional y los cabildos insulares.

De los tres subsectores que componen el primario, es la actividad agrícola propiamente dicha la que mayor importancia ha adquirido a lo largo del último decenio. Intrasectorialmente, en la primera parte de los años noventa la agricultura representaba un 64%, mientras que la ganadería y la pesca suponían el 19% y 16%, respectivamente. Hoy en día este desequilibrio es algo más acusado, toda vez que la ganadería y especialmente la pesca han perdido gran parte de la entidad que tradicionalmente habían tenido. Comparando el peso de cada uno de estos tres subsectores con el total español apreciamos como todavía la agricultura canaria supera en casi diez puntos a su homónima estatal. Sin embargo, la pesca (en la que había una clara ventaja en el pasado) ha sufrido un serio retroceso, debido a las limitaciones impuestas por los acuerdos pesqueros con Marruecos y al agotamiento del banco pesquero sahariano, lo cual ha supuesto una fuerte caída del empleo directo e indirecto en dicho subsector. En cuanto a la ganadería debemos señalar el carácter secularmente deficitario que ha venido arrastrando de cara al abastecimiento del mercado interior, algo que no ha hecho sino agravarse en los últimos tiempos en que el diferencial de la cabaña canaria

en relación con la del conjunto español se ha situado por encima del 20%. Con este panorama, Canarias tiene una excesiva dependencia de productos agroalimentarios de primera necesidad, de los que debe proveerse comprándolos en el exterior, situación que ha llevado a la implantación del Régimen Específico de Abastecimiento como instrumento compensatorio.

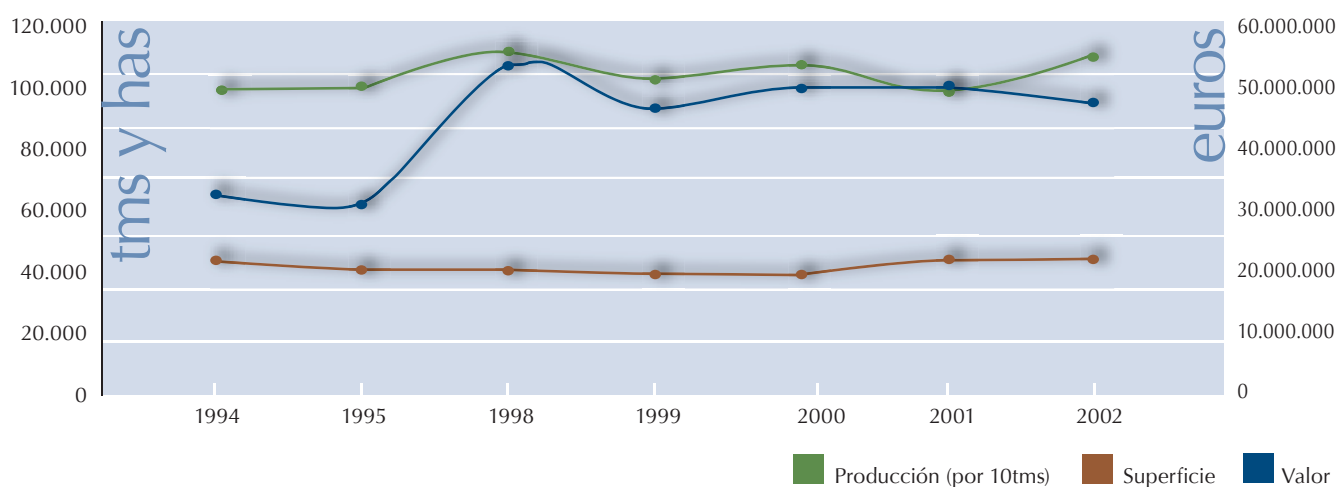
La agricultura en las islas: tipos de explotaciones y principales producciones

En el sector agrario se perfilan claramente dos tipos de agricultura: la tradicional y la de exportación. La agricultura tradicional se caracteriza por el reducido tamaño de sus explotaciones, con un terrazgo muy fragmentado; por su fuerte descapitalización, al estar escasamente modernizada y mantener numerosas pervivencias de arcaísmos, y por su estructura demográfica envejecida, en franca regresión desde hace décadas y en la que con grandes dificultades se conservan algunas muestras de los sistemas agrológicos presentes tradicionalmente en el archipiélago. Se trata de una actividad multifuncional, que rinde diversos servicios a la sociedad isleña, si bien es verdad que presenta una menor rentabilidad en términos comparativos, además de un acusado sesgo laboral vinculado al desempeño de la actividad familiar (sobre todo en la modalidad de trabajo a tiempo parcial), y sus aprovechamientos se hacen mayoritariamente en régimen de secano, especialmente los dedicados al cultivo de cereales, papas, forrajes, frutales y viñedos. Antiguamente esta modalidad era la encargada del abastecimiento alimentario del mercado interior.

Por otra parte se encuentra la agricultura de exportación, centrada fundamentalmente en el cultivo del plátano, tomate, flor cortada, hortalizas, plantas ornamentales, cebolla, papa y boniatos y frutas. Se caracteriza, en general, por el predominio de un tipo de explotación muy tecnificada y de altos rendimientos por hectárea. Ha tenido acceso a las ayudas públicas, entre las que destacan las derivadas de la OCM del plátano y las del Poseican, lo que le permite un nivel de competitividad aceptable. Situada en las cotas bajas de los territorios insulares, estos cultivos de exportación representan alrededor del 75% de la producción vegetal final. Ocupa una extensión de algo más de 20.000 hectáreas, sujetas en su totalidad al régimen de regadío. En los últimos años, y en determinados cultivos estacionales como el tomate, los empresarios están teniendo alguna que otra dificultad para contratar mano de obra autóctona, por lo que deben recurrir a la alóctona para garantizar las plantaciones.

La valoración económica de la producción se corresponde con la estructura esbozada. La producción agrícola realizada en Canarias en el quinquenio 1998-2002 obtuvo un valor medio de 516.257.370 euros. Las oscilaciones interanuales son frecuentes, de forma que en 2002 alcanzó el punto más elevado, con 537.946.000 euros, pero en 2007 la producción agrícola supuso solo un valor de 489.884.000 euros. La figura 5 expresa como

figura 5. EVOLUCIÓN DEL VALOR, PRODUCCIÓN Y SUPERFICIE DE LA AGRICULTURA CANARIA ENTRE 1994 Y 2002



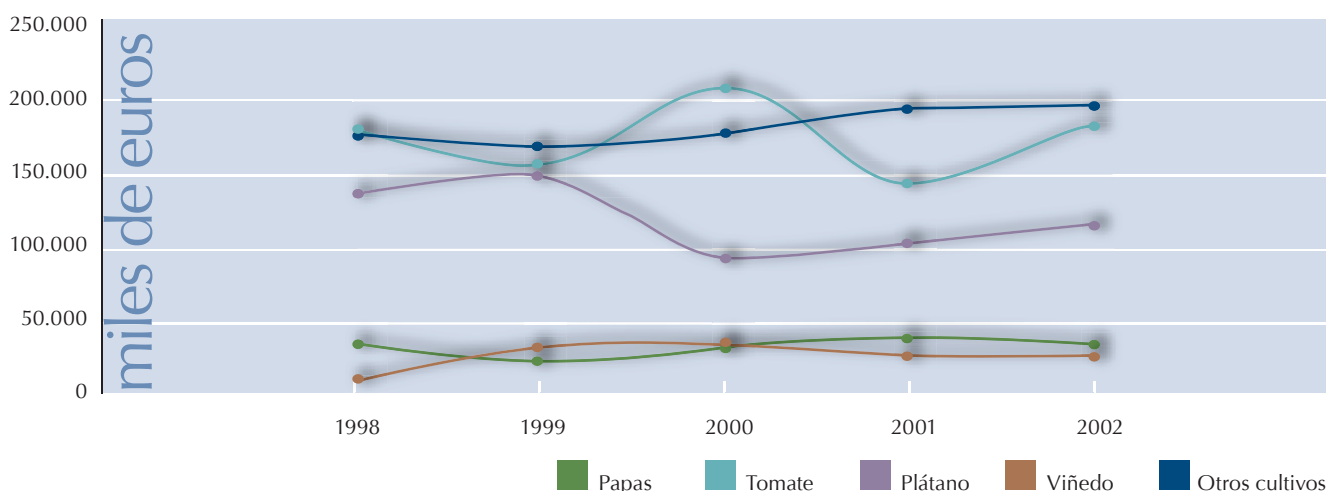
Fuente: ISTAC: Estadísticas de síntesis, Canarias en Cifras, 2000-2002; La economía en cifras, datos básicos de la economía canaria, 1997; y La agricultura en cifras, Canarias 1995-1997. Elaboración propia.

con escasa superficie cultivada se pueden obtener producciones y valores razonablemente altos, lo cual indica el carácter productivista de un sistema agrario intensivo que presenta el mayor consumo de España en fertilizantes y plaguicidas por hectárea.

Los cultivos que más valor incorporan son, por su importancia, los plátanos, tomates, papas y viñedo. Pero dentro del capítulo de *otros cultivos* se encuentran ubicadas producciones muy rentables como las plantas ornamentales y esquejes, flor cortada, hortalizas, frutales, cítricos, cultivos industriales (caña azucarera, cochinilla y tabaco) y otros tubérculos (batata, boniato y ñames). Menor relevancia económica ofrecen los cereales, forrajes y leguminosas (véase figura 6).

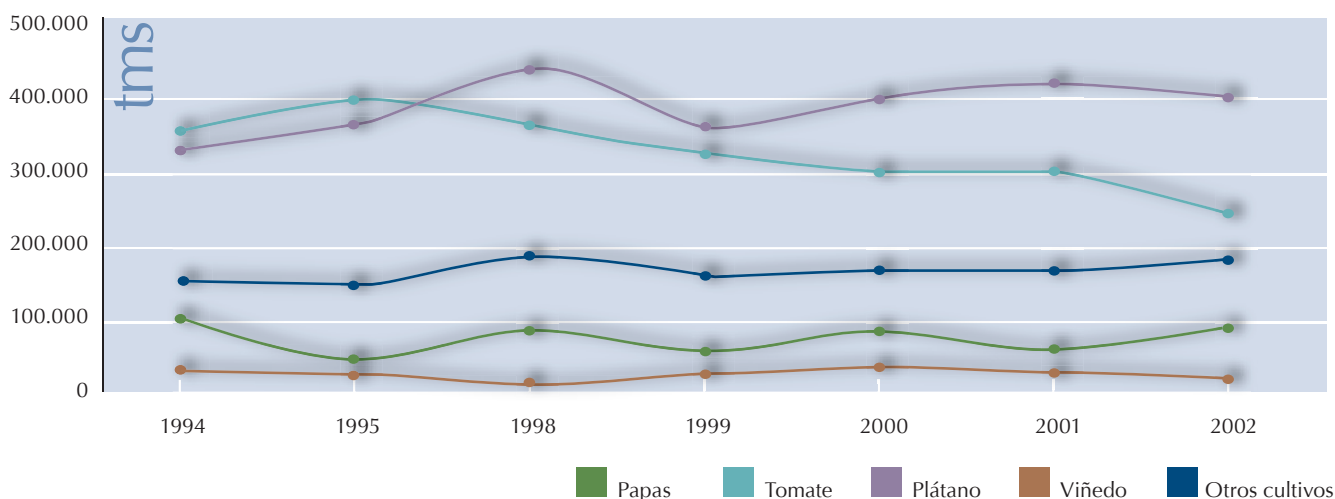
En cuanto al volumen de las producciones son los plátanos y tomates los que más sobresalen en estos últimos años (figura 7). La actividad tomatera ha venido representando casi un tercio del total de los resultados agrícolas estando orientada básicamente a la venta exterior. Ahora bien, como consecuencia del aumento de las exportaciones de Marruecos y del sureste de la Península Ibérica a los mercados europeos, las ventas desde Canarias han descendido significativamente, sobre todo a partir de 1998, aunque buena parte de este descenso está siendo ocasionado también por fenómenos climatológicos adversos y problemas fitosanitarios (*virus de la cuchara*) que han afectado al cultivo al inicio de la zafra, además de los problemas derivados de la escasez de mano de obra. Otros cultivos igualmente destacados fueron las

figura 6. EVOLUCIÓN DEL VALOR DE LA PRODUCCIÓN AGRÍCOLA CANARIA ENTRE 1998 Y 2002 SEGÚN CULTIVO



Fuente: ISTAC: Estadísticas de síntesis, Canarias en Cifras, 2000-2004; La economía en cifras, datos básicos de la economía canaria, 1997; y La agricultura en cifras, Canarias 1995-1997. Elaboración propia.

figura 7. EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN AGRÍCOLA CANARIA ENTRE 1994 Y 2002 SEGÚN CULTIVO



Fuente: ISTAC: Estadísticas de síntesis, Canarias en Cifras, 2000-2002; La economía en cifras, datos básicos de la economía canaria, 1997; y La agricultura en cifras, Canarias 1995-1997.



Plantaciones de tomateros en La Aldea en los años setenta (mdC ULPGC).

papas y el viñedo. Las cosechas de pepinos, plantas ornamentales y esquejes ocuparon también una posición importante dentro del capítulo de otros cultivos.

En conjunto la producción agrícola cosechada en las islas occidentales es ligeramente superior. Por cultivo, la producción de plátanos y papas fue mayor en la provincia de Santa Cruz de Tenerife. En cambio la participación de la provincia de Las Palmas y concretamente de la isla de Gran Canaria en la producción regional de tomates es muy alta superando ampliamente el 60 por ciento del total regional. El mantenimiento de este cultivo tiene un fuerte significado si se tiene en cuenta que el tomate ha sido hasta fechas muy recientes el cultivo menos protegido por las subvenciones y ayudas públicas.

Con respecto a la superficie cultivada, esta ha experimentado en su conjunto un aumento del 2,3% entre 1994 y 2002 con altibajos interanuales. De las 49.275 hectáreas registradas en la zafra de 1994 se ha pasado a 50.445 en la de 2002, con un mínimo de 44.595 hectáreas en 2000.

A ello hay que agregar que la superficie agrícola utilizada por explotación en Canarias es de 3,81 hectáreas de media, es decir la más baja de España, según el Ministerio de Agricultura (2004). Por islas, Tenerife concentra las mayores extensiones de suelo cultivado de Canarias; le sigue a considerable distancia Gran Canaria, en donde la desruralización se hace mucho más patente que en ninguna otra isla, y a continuación se sitúa La Palma, con más de siete mil hectáreas. En las restantes islas, bien por los condicionantes geográficos o por las especiales características de su orografía, clima y suelos, la superficie agraria adquiere menor relevancia si cabe. De acuerdo con las cifras ofrecidas por el ISTAC correspondientes a los años 1994-2002, las mayores extensiones cultivadas se dedican a viñas, plataneras, papas, cultivos forrajeros, tomates, frutales, cereales y hortalizas. Aquí se aprecia, una vez más, que la intensificación de la actividad se impone, sustituyendo al paisaje tradicional que se apoyaba en un sistema de carácter mixto con amplia representación de las manifestaciones agroganaderas extensivas.

→ LA MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Si la dotación de infraestructuras tiene un carácter estratégico para cualquier territorio por su efecto multiplicador en el desarrollo económico, más lo tiene, si cabe, en el caso Canarias, al actuar como factor mitigador de las debilidades asociadas a su insularidad atlántica. En efecto, la construcción o mejora de carreteras, puertos y aeropuertos; la realización de obras hidráulicas y la instalación de centros de producción y redes de distribución de energía eléctrica; la puesta en funcionamiento de equipamientos sociales, tanto educativos como sanitarios; el despliegue de líneas de telecomunicaciones, así como la creación de complejos medioambientales, ya sean plantas de tratamiento de residuos o puntos limpios, han desempeñado un papel decisivo en la reciente expansión económica del archipiélago, coadyuvando a



Obra para la construcción de uno de los tramos del Eje Insular de Fuerteventura, autovía que atravesará la isla del norte a sur (Gobierno de Canarias).

contrarrestar la incidencia de condicionantes estructurales adversos, como la lejanía, fragmentación territorial, ausencia de recursos naturales y reducida dimensión del mercado. Se trata de infraestructuras que, en pequeños y frágiles territorios, implican una intensa transformación del medio ambiente y el paisaje, por lo que no es de extrañar que, en la mayoría de los casos, su ejecución haya generado contestación social y sobrecostes añadidos para la adopción de medidas correctoras.

El marco: planificación sistemática y cofinanciación

Aunque ya hubo actuaciones precursoras con anterioridad, la planificación sistemática de infraestructuras públicas se inició en Canarias, tímidamente, en la época del Mando Económico y Militar y, de una forma más clara, a partir del Plan de Estabilización y Liberalización de 1959, que marcó el inicio de la programación de inversiones como punta de lanza del *desarrollismo* franquista. En ese contexto, a partir de 1963 el gobierno español aprobó varios planes de desarrollo que pretendían corregir con incentivos fiscales y ayudas estatales déficits dotacionales y desequilibrios heredados. El II y III Plan de Desarrollo para Canarias previó inversiones públicas por importe de 18,4 y 43,1 miles de millones de pesetas, respectivamente. Las cuatro principales partidas presupuestarias se destinaron a transportes, agricultura y regadíos, educación y cultura y servicios urbanos. El quinto lugar lo ocupó la vivienda, que era —y en parte sigue siendo— un problema secular en las islas, debido al elevado crecimiento de la población, la carestía del suelo y la escasa oferta pública. Estas realizaciones, que llegaron con evidente retraso, muy pronto resultaron manifiestamente insuficientes para satisfacer las necesidades reales

de Canarias. Las deficientes dotaciones estatales quedaron algo compensadas, aunque fuera muy parcialmente, por los cabildos insulares, cuyo papel inversor se reforzó con el nuevo sistema de arbitrios insulares establecido en el Régimen Económico y Fiscal de 1974.

En cualquier caso, hay que esperar a los años ochenta y noventa, cuando se consolida la nueva administración autonómica, para contemplar la puesta en marcha de las grandes infraestructuras que han instalado a la sociedad canaria en la modernidad. En la base de este impulso estaba operando la propia dinámica interna de crecimiento económico, haciendo posible que durante los años 1964-1994 se dieran las condiciones necesarias para que Canarias registrara un notable proceso de capitalización, de modo que en los años ochenta, una vez superada la crisis del 73 y a diferencia de lo que había ocurrido en las décadas precedentes, comenzó a producirse una clara tendencia al incremento del peso de la inversión pública en infraestructuras (De Rus Mendoza, G. y otros, 1998). A ello se vino a añadir la incorporación de España a las Comunidades Europeas en 1985, que incrementó el protagonismo inversor del sector público al ser considerada Canarias *región Objetivo 1* para el acceso a los fondos estructurales comunitarios (véase el capítulo 23).

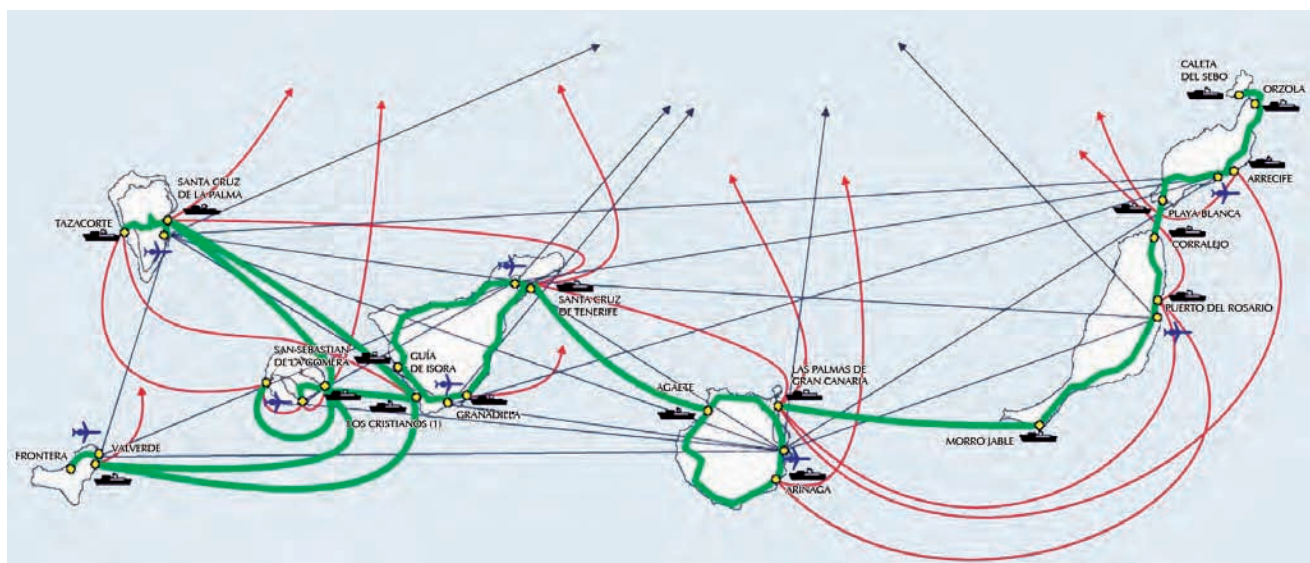
Por ceñirnos a las infraestructuras que mayor impacto han tenido en las actividades productivas, cabe destacar las inversiones realizadas en el ámbito de los transportes y las comunicaciones, tanto interiores como exteriores; las destinadas a garantizar el suministro de los recursos esenciales de uso generalizado, el agua y la energía; y finalmente, las dirigidas a facilitar el uso intensivo de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC). A continuación comentaremos cada uno de estos tres grandes ámbitos dotacionales, a los que se unen los equipamientos sociales que se analizan en otro capítulo, cuya importancia como conjunto de realizaciones colectivas viene marcada, ya no solo por su impacto económico y territorial, sino también por su contribución a los cambios socio-mentales operados en Canarias en el tránsito del siglo XX al XXI, dada su afectación a percepciones y comportamientos colectivos y, en general, a la relación que se establece entre los isleños y su entorno.

La prioridad: la mejora de transportes y comunicaciones

La mayor cuantía de la inversión pública realizada se ha destinado a la mejora de las infraestructuras del transporte y las comunicaciones. Aunque hayan sido objeto de diversos planes de actuación —plan de carreteras, plan de puertos, plan aeroportuario— su programación integral solo se ha producido recientemente, con el Plan de Infraestructuras de Canarias (PDIC, 1996). Este instrumento parte de la necesidad de aunar voluntades interadministrativas para tratar de hacer frente, de forma global, a los grandes condicionantes estructurales que se interponen en el desarrollo económico, pero teniendo en cuenta el elevado porcentaje de suelo protegido y

no tengo la leyenda de este cuadro la perdi, mandamela de nuevo o vale así??

figura 8. ESQUEMA GRÁFICO DEL EJE TRANSINSULAR DE TRANSPORTES



Fuente: Gobierno de Canarias, Eje Transinsular de Transportes.

el valor del paisaje como promotor básico de la oferta turística. Para ello se considera decisiva la adecuación de las infraestructuras, no tanto por su tamaño, sino por su relación de escala con el entorno donde se implanta, lo cual conduce al diseño de una estrategia que pretende facilitar las comunicaciones concentrando todos los modos de transporte (terrestres, marítimos y aéreos) en torno a puntos de interconectividad de rápida accesibilidad entre cada una de las islas y sus respectivos polos comarcales, posibilitando así la implantación de una auténtica autopista interinsular. Es el llamado *eje transinsular*, un proyecto de futuro que vertebra las principales infraestructuras viarias, portuarias y aeroportuarias con el propósito de articular un único mercado regional que, a su vez, se encuentre bien comunicado con el exterior.



El transporte urbano se desarrolló en la década de los sesenta. Guaguas en el Parque de Santa Catalina en Las Palmas de Gran Canaria (FEDAC).

Las infraestructuras portuarias, de momento, han tenido dos instancias planificadoras. Por una parte está el sistema de puertos e instalaciones marítimas de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias, transferidos en 1985 y que en 2003 contaba con 18 puertos de interés general, 10 puertos deportivos y 15 diques de abrigo; y por la otra los principales puertos insulares, dependientes del ente público Puertos del Estado y con cierto grado de autonomía en su gestión a través de las autoridades portuarias provinciales. Mientras que los primeros realizan operaciones de tráfico marítimo zonal y prestan servicios a las actividades pesqueras, deportivas y náutico-recreativas, los segundos se articulan como grandes instalaciones portuarias de carácter multifuncional que enlazan las islas con las rutas marítimas internacionales, configurando ambos una red portuaria de carácter interinsular en donde el binomio tránsito/transbordo adquiere enorme relevancia. En ellos se han venido realizando, especialmente desde los años noventa, diversas obras de ampliación y mejora, accesibilidad, dotación de equipamientos complementarios y habilitación de espacios para la realización de operaciones logísticas internacionales. La renovación del sistema portuario de Canarias ha significado, en general, un avance sustancial respecto a la situación preexistente en cuanto a medios a disposición de los intercambios marítimos, aunque no siempre el ritmo de las inversiones realizadas se ha adecuado a las necesidades derivadas del crecimiento de la demanda del tráfico de mercancías y pasajeros.

La infraestructura aeroportuaria, por su parte, resulta esencial en las islas para garantizar la integración regional y la conectividad con el resto de España y el mundo. A lo largo de la segunda mitad del siglo XX y especialmente desde 1986, gracias a la disponibilidad de recursos procedentes de la UE, se han realizado cuantiosas inversiones en los ocho aeropuertos canarios gestionados



Aeropuerto de Gran Canaria, 1965 (mdC ULPGC).



Puerto de Santa Cruz de Tenerife en los años setenta (FEDAC).

por AENA, en algunas islas con cierto retraso respecto a los requerimientos derivados del tráfico aéreo, como ha pasado en Tenerife y Gran Canaria, y en otras anticipándose a las expectativas de futura demanda, como actualmente ocurre en Fuerteventura y La Palma. En cualquier caso, las obras de ampliación de instalaciones y de mejora de las condiciones de accesibilidad y seguridad han multiplicado las capacidades aeroportuarias de las islas para dar cobertura a la creciente demanda de transporte aéreo y prestar servicios complementarios. Cabe destacar que las actuaciones realizadas al amparo del Plan Canarias de Infraestructuras Aeroportuarias parten del reconocimiento del valor estratégico que tiene el transporte aéreo en las islas, al facilitar la movilidad e integración territorial y constituir un dinamizador esencial de la economía, especialmente por su participación imprescindible en la cadena de valor del sector turístico. Según las estadísticas de AENA, en 2010 el volumen de pasajeros registrado en los aeropuertos canarios superó los 31 millones, lo que representa el 16,2% del total nacional; de esa cantidad 4 y 12 millones corresponden al tráfico interinsular y a turistas (13,4% y 40,3 %, respectivamente, del total regional). Las mercancías desembarcadas en las islas por vía aérea alcanzaron cifras muy superiores a 50 millones de kg, situándose en torno a un 10% del conjunto español.

En lo referente al desarrollo de la infraestructura de carreteras, el esfuerzo inversor realizado por el sector público ha sido considerable. La red viaria de Canarias,

cuya longitud ha oscilado entre 4.244 y 4.433 kilómetros entre 1996 y 2005, ha recibido durante ese mismo decenio una inversión de 1.515 millones de euros, todo ello dejando aparte las más modestas dotaciones que los ayuntamientos asignan al mantenimiento de los aproximadamente 8.000 kilómetros de caminos vecinales. Además de los aportes recibidos con cargo a fondos europeos, hay que destacar la importancia que ha tenido el convenio de carreteras entre los gobiernos de España y Canarias para el período 1997-2003, luego prorrogado en el tiempo con ampliación de su alcance y dotaciones presupuestarias. Las carreteras canarias, cuya gestión corre a cargo de los cabildos, han de garantizar la comunicación entre los diferentes núcleos de población y, en el caso de las dos islas más pobladas, la accesibilidad al perímetro costero.

En cualquier caso, las respuestas dadas hasta ahora para satisfacer la creciente demanda de transporte terrestre están planteando un grave problema de sostenibilidad. Hay que tener presente que el parque móvil de las islas, en donde prima el vehículo particular, se ha triplicado en solo veinte años, pasando de 284.318 unidades en 1977 a 953.183 en 1997. Este aumento exponencial y el consumo y del espacio ocupado por vías rodadas genera una dialéctica inadmisibles desde el punto de vista territorial. Esta problemática ya ha sido reconocida desde 2003 por la propia Ley de Directrices de Ordenación General, y lo hace de forma tan apropiada que resulta oportuno reproducir aquí parte de su texto:

tabla 3. EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS DE CANARIAS

Años	Vehículos	Vehículos/1.000 h.	Vehículos/Km2.
1978	284.318	207,88	38,18
1997	953.183	584,76	127,99
2009	1.262.971	608,66*	169,60

*La tasa de vehículos por cada mil habitantes alcanza los 688 y 650 en Tenerife y Gran Canaria respectivamente.
Fuente: Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior e INE. Elaboración propia.

“Canarias ostenta actualmente el mayor índice de longitud viaria por superficie territorial de todas las islas de Europa, con 0,60 km/km², pero la saturación de las carreteras ha venido induciendo su ampliación, creando un círculo vicioso que responde al incremento constante de vehículos con el aumento continuado de carriles y vías que encauzan y atraen un mayor número de vehículos, en una espiral que resulta insostenible en un medio insular con escaso suelo disponible, máxime cuando las infraestructuras resultan cada vez más complejas y con un mayor potencial de impacto sobre el territorio (...). Igualmente las grandes infraestructuras viarias atraen la localización de equipamientos estructurantes, especialmente de carácter comercial e industrial, provocadores de tráfico adicionales que dificultan los largos recorridos y disminuyen la eficiencia del sistema, acelerando su congestión.”

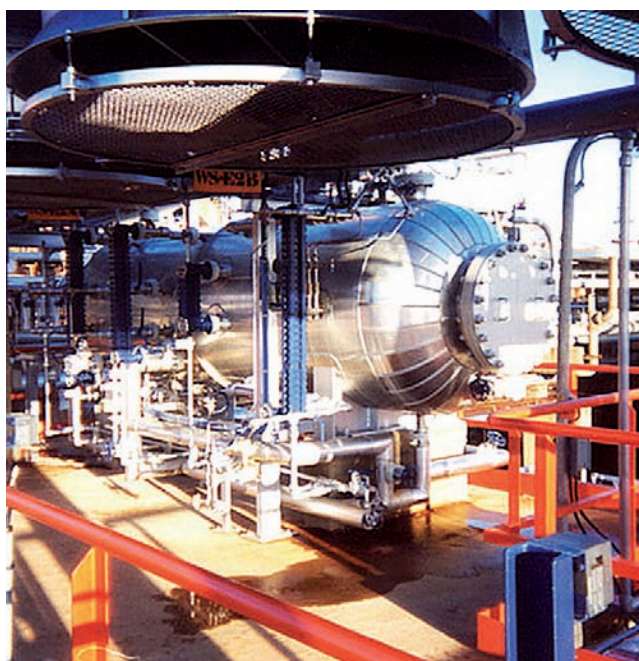
En consecuencia, se impone la potenciación del transporte colectivo de pasajeros como única alternativa posible para no tener que seguir incrementando el sistema viario de las islas. No obstante, hay que constatar que las políticas públicas adoptadas hasta ahora en esta dirección han tenido escaso impacto, ya no solo por la tibieza de sus planteamientos, sino también por la resistencia al cambio de hábitos ciudadanos. Al respecto, queda como incógnita de futuro evaluar el alcance que tenga, a medio y largo plazo, la apuesta que se ha hecho por la dotación de modernas infraestructuras ferroviarias en Tenerife y Gran Canaria.

Los puntos críticos: agua y energía

El recurso agua ha sido secularmente escaso en las islas. La infraestructura hidráulica trata de evitar que ese líquido tan vital se convierta en un factor limitativo para el desarrollo económico y social del archipiélago. La Ley de Aguas del Estado de 1985 y la Ley de Aguas de Canarias de 1990 establecen el dominio público del agua, encomendándose a los Consejos Insulares de Aguas la planificación, gestión y coordinación de la política hidráulica. Para ello emplean, en donde es posible, los recursos acuíferos naturales, bien procedentes de aguas superficiales o bien los que se acumulan en los niveles freáticos subterráneos. Y en aquellas islas en donde escasea el agua dulce se recurre a la producción industrial a través de modernas y costosas desaladoras de agua del mar y la reutilización de las aguas residuales del consumo urbano mediante plantas de depuración.

Las islas occidentales prácticamente se abastecen de las aguas superficiales y subterráneas que almacenan mediante presas, balsas y estanques o alumbran a través de pozos y galerías. En este grupo, Tenerife y El Hierro no cubren la demanda, por lo que han tenido que recurrir también a la producción industrial de agua. Las islas orientales, en cambio, debido a su mayor aridez, han tenido que producir grandes caudales por desalación y depuración, con lo que se han visto obligadas a hacer

cuantiosas inversiones públicas y privadas en instalaciones muy exigentes en tecnología y energía. Los planes de regadío realizados en los últimos años se han podido acometer gracias a las ayudas públicas. A través de la modernización de los regadíos se ha racionalizado el uso del agua para cultivos y actividad ganadera, así como mejorado su gestión, almacenamiento, distribución, captación y alumbramiento. De igual forma, para garantizar el suministro de agua potable a la población, industria y complejos turísticos se ha debido construir nuevos y mayores depósitos de almacenamiento y realizar, al mismo tiempo, una compleja red de distribución, que todavía registra algunas carencias en determinadas zonas, cuando no pérdidas parciales de caudales, cuya corrección también ha de ser objeto de las políticas públicas.



Detalle de las instalaciones de Cepsa Tenerife (prensa digital).

Por su especial trascendencia, las infraestructuras energéticas han sido incluidas como área estratégica básica en todos los instrumentos de planificación que han existido en Canarias desde los años sesenta; sin embargo, al enfilarse la segunda década del siglo XXI siguen presentando importantes deficiencias. La producción, transporte y distribución de energía eléctrica en Canarias ha continuado en los últimos tiempos bajo control de UNELCO, integrada en el grupo ENDESA, que ejerce este servicio en exclusividad incluso después de la liberalización de este sector. Hasta el momento la energía eléctrica que se consume en Canarias sigue teniendo como fuente de producción los derivados del petróleo, para lo cual la refinería de CEPSA, en Santa Cruz de Tenerife, supone una garantía de aprovisionamiento. Tanto para la implantación de nuevos centros productores y el tendido de redes de distribución, como para el soterramiento de líneas urbanas, se han realizado cuantiosas inversiones, en este caso a cargo del sector privado, aunque con apo-

tabla 4. EQUIPAMIENTO DE PRODUCTOS TIC EN LAS VIVIENDAS DE CANARIAS Y ESPAÑA
(% sobre el total de viviendas con al menos un miembro de 16 a 74 años)

Productos TIC	Canarias	España
Televisión	99,4	99,5
Ordenador de sobremesa	51,0	50,1
Ordenador portátil	37,6	42,5
Otro tipo de ordenador (agenda electrón. PDA, Pocket PC)	2,2	6,0
Teléfono fijo	74,7	80,3
Teléfono móvil	94,2	94,6
Cadena musical, equipo de alta fidelidad, laserdisc	63,8	62,1
Radio	76,6	82,0
MP3 o MP4	44,9	47,6
Vídeo	46,4	50,8
DVD	75,0	78,4

Fuente: Encuesta sobre equipamiento y uso de TICs en hogares. Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

yo de subvenciones públicas. No obstante, la dotación y adecuación de las infraestructuras energéticas han ido evolucionando a remolque de las necesidades, dado el fuerte incremento de la demanda y la existencia de numerosas dificultades en la ejecución de las actuaciones programadas. De hecho, con el crecimiento económico y poblacional experimentado a partir de los años noventa la cuestión energética se ha revelado como un evidente factor de estrangulamiento para el adecuado desarrollo de las actividades productivas.

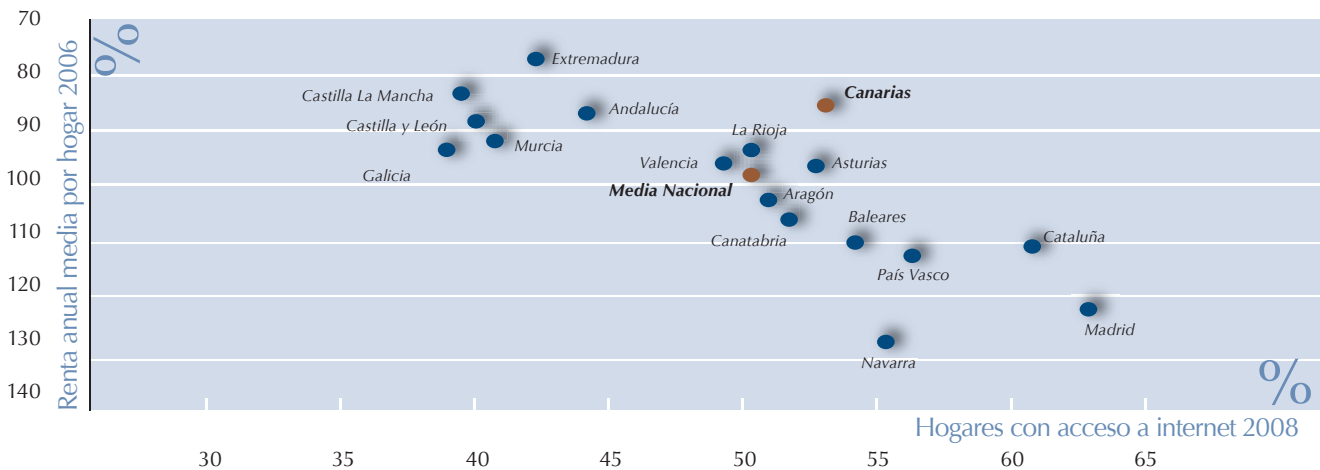
La evolución reciente del subsector energético debería responder a las líneas trazadas en el Plan Energético de Canarias (PECAN, 1990), que prevé diversificar las fuentes de energía para reducir la alta dependencia que se tiene respecto del petróleo. No obstante, el panorama actual se mantendrá hasta que puedan entrar en funcionamiento las plantas regasificadoras proyectadas para abastecer las nuevas centrales de ciclo combinado (fuel-gas) previstas en las dos islas capitalinas, en torno a una de las cuales, la de Gran Canaria, todavía no existe acuerdo entre las diversas instituciones públicas que han de darle viabilidad. Mientras tanto, las energías renovables (eólica y fotovoltaica), para las que las islas están físicamente muy bien dotadas, se están introduciendo, pero con una incomprensible lentitud, frecuentemente derivada de la maraña administrativa en que se desenvuelve su proceso de implantación. En suma, los principales obstáculos a los que se enfrenta la imprescindible modernización de las infraestructuras energéticas no parece que sean tanto de carácter económico, dada la disponibilidad de inversores y las expectativas de negocio existentes en un sector en expansión, sino de tipo político, de resultados de las ineficiencias generadas en el ámbito de la gestión pública y la falta de consenso en torno a las soluciones más viables y sostenibles que puedan adoptarse de cara al futuro.

El alivio de la lejanía: el impacto TIC

Mejores perspectivas se tienen en el ámbito de las telecomunicaciones, cuyo despliegue en el archipiélago —visto en perspectiva histórica— constituye un hito de especial trascendencia, al introducir un elemento de ruptura de la lejanía física mediante la transmisión de información y conocimientos en tiempo real, lo cual incide en la reducción del coste de la insularidad. En el marco del continuado e imparable incremento de las TIC a escala global, en la primera década del siglo XXI Canarias ha logrado participar de las ventajas de la sociedad de la información en condiciones homologables a las del resto de España y Europa. La telefonía fija, las comunicaciones por fax, la generalización de móviles uncelulares y la extensa red de medios de comunicación audiovisual han alcanzado un grado de implantación aceptable en las islas durante la última década.

También es comparativamente buena la posición que Canarias ocupa en el nivel de acceso de los hogares a Internet. En 2008 Canarias se ha situado entre las comunidades autónomas que mejores porcentajes registran en este indicador básico de la sociedad de la información, pese a disponer de una renta familiar media de las más bajas de España. Así mismo, ha sido óptima la evolución observada en el acceso a Internet a través de banda ancha, registrándose porcentajes similares a las medias de España y Europa pese a que se soportan costes de conexión superiores. Es cierto que en las islas, por razones técnicas pero también comerciales, todavía existen algunas zonas rurales sin conexión a la red, por lo que determinados segmentos de población siguen sufriendo los efectos de la *brecha digital*. De igual forma, los costes medios de los servicios de telefonía móvil y banda ancha a los que se puede acceder son elevados en comparación a las tarifas en vigor en la mayoría de los países de

figura 9. HOGARES CON ACCESO A INTERNET VS. RENTA MEDIA ANUAL POR HOGAR EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS ESPAÑOLAS EN 2008

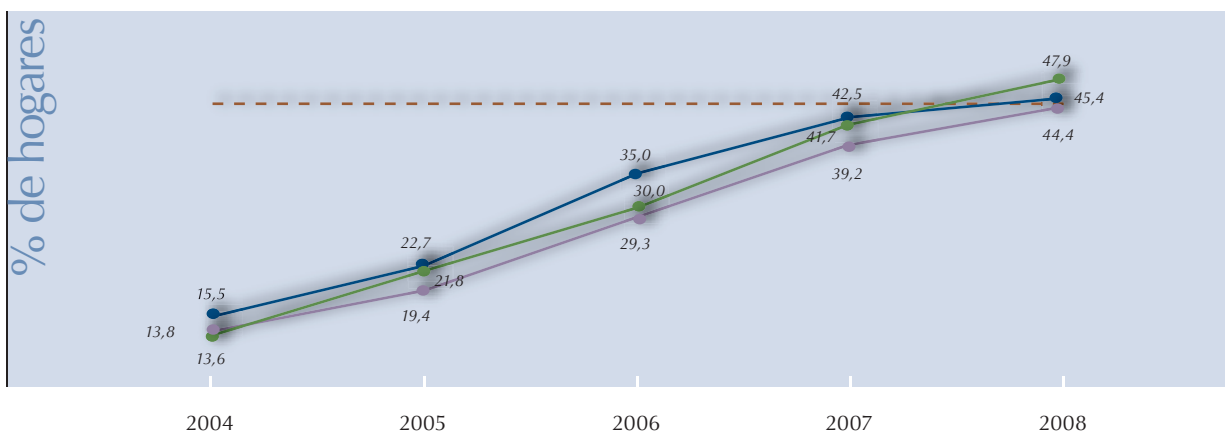


Fuente: Agencia Canaria de Investigación, Innovación y Sociedad de la Información, 2009: 316.

la UE, hecho que se agrava en Canarias por la existencia de un mercado de las telecomunicaciones que ofrece un escaso nivel de competencia, lo cual afecta al precio y calidad de los equipos y servicios ofertados. Pero también es cierto que las políticas públicas de alfabetización digital y fomento de la modernización tecnológica que se han impulsado en las islas desde finales de los años noventa, unidas a los esfuerzos sociales en el aprendizaje y uso de las TIC, están dando frutos tangibles. Una reciente encuesta ha revelado que el 68% de la población canaria comprendida entre 18 y 65 años accede a Internet al menos una vez a la semana, siendo muy alta la frecuencia de acceso entre las personas que se conectan diariamente (54%). El grupo de edades de 18 a 25 años es el que más intensamente entra en red (96%); en el lado opuesto, las personas desconectadas a Internet suponen el 32% y aumentan con la edad. También se constata que, poco a poco, las modernas redes sociales han ido penetrando y extendiéndose entre los cibernautas residentes en las islas.

Pese a la creciente familiarización de la población con las TIC, los resultados que se obtienen en los ámbitos empresarial e institucional no son tan halagüeños. Los indicadores que miden el grado de penetración de la sociedad de la información en el sector privado de la economía revelan una dualidad de situaciones. Por un lado están las empresas de 10 o más trabajadores, que registran niveles de equipamiento básico similares a la media española, excepto en disponibilidad de página web e intranet. Por el otro se encuentran las empresas de menos de 10 trabajadores, cuyos indicadores de uso de herramientas básicas en TIC observan valores inferiores a la media de España, lo cual es especialmente relevante si se tiene en cuenta que constituyen el 95% del tejido empresarial. También se encuentra por debajo de los valores medios de referencia la disponibilidad de servicios públicos que prestan las administraciones a ciudadanos y empresas a través de Internet, aunque se detecta un avance significativo a partir de 2005. En 2008, la educación y la sanidad eran los ámbitos públicos que

figura 10. EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE HOGARES CON ACCESO A INTERNET DE BANDA ANCHA EN CANARIAS, ESPAÑA Y UE-27, 2004-2008



Fuente: Agencia Canaria de Investigación, Innovación y Sociedad de la Información, 2009: 317.

■ objetivo Ingenio 2010 ■ Canarias ■ UE-27 ■ España

hacían un uso más intensivo de las TIC; la administración autonómica registraba niveles entre el 52% y el 64% de disponibilidad a través de Internet para sus 26 servicios básicos, mientras que cabildos y ayuntamientos seguían ofreciendo una enorme disparidad de situaciones en sus procesos de adaptación a la era digital (Agencia Canaria de Investigación, Innovación y Sociedad de la Información, 2009: 317-318).

Los datos anteriores revelan, pues, que Canarias dispone de unas infraestructuras de telecomunicaciones y unos equipamientos tecnológicos aceptables en sus niveles más básicos, pero todavía muestra carencias significativas en el uso de herramientas TIC avanzadas y la prestación de servicios especializados a través de Internet, como el comercio electrónico y la e-administración. En estas condiciones, en el horizonte inmediato seguirá teniendo especial relevancia estratégica para el desarrollo económico y social del archipiélago la ampliación de las infraestructuras de telecomunicaciones; y unido a ello, el desarrollo de las políticas públicas encaminadas a procurar acompasar las dos velocidades a las que avanzan, por una parte el desarrollo de las tecnologías de la información y las comunicaciones, y por la otra la permanente adaptación de los ciudadanos, las empresas y el sector público a dichas tecnologías para poder hacer un uso cada vez más eficiente de su tremendo potencial de cambio.

→ EL SECTOR EXTERIOR DE LA ECONOMÍA, UN REFLEJO DE LA ESTRUCTURA PRODUCTIVA

La radical transformación de la estructura productiva, con el acusado proceso de terciarización como fenómeno capital, ha tenido su correspondiente reflejo en el sector exterior de la economía canaria, que ha ido modificando sus características tradicionales durante este período histórico. Entre las alteraciones producidas en el sistema de relaciones económicas de Canarias con el exterior, dos han sido especialmente significativas: por una parte, en el marco de una economía extravertida y dependiente, en que las importaciones de mercancías tienen mayor importancia que la producción propia para el abastecimiento del mercado interior, el papel crucial que antes desempeñaban las exportaciones agrícolas para compensar la balanza de pagos ha pasado a ser asumido por la exportación de servicios turísticos; por la otra, el creciente peso que han ido adquiriendo los intercambios con la Península ha provocado que el comercio exterior de Canarias haya perdido el perfil tan marcadamente diferenciado que tradicionalmente mantenía con respecto al resto de España.

En el fondo de estos comportamientos hay que situar los factores estructurales, tanto naturales como productivos e institucionales, que tan profundamente han condicionado la economía canaria en general y su sector exterior en particular. Además de la insularidad y el carácter fragmentado del territorio, la situación geográfica del archipiélago limita el desenvolvimiento de su comercio

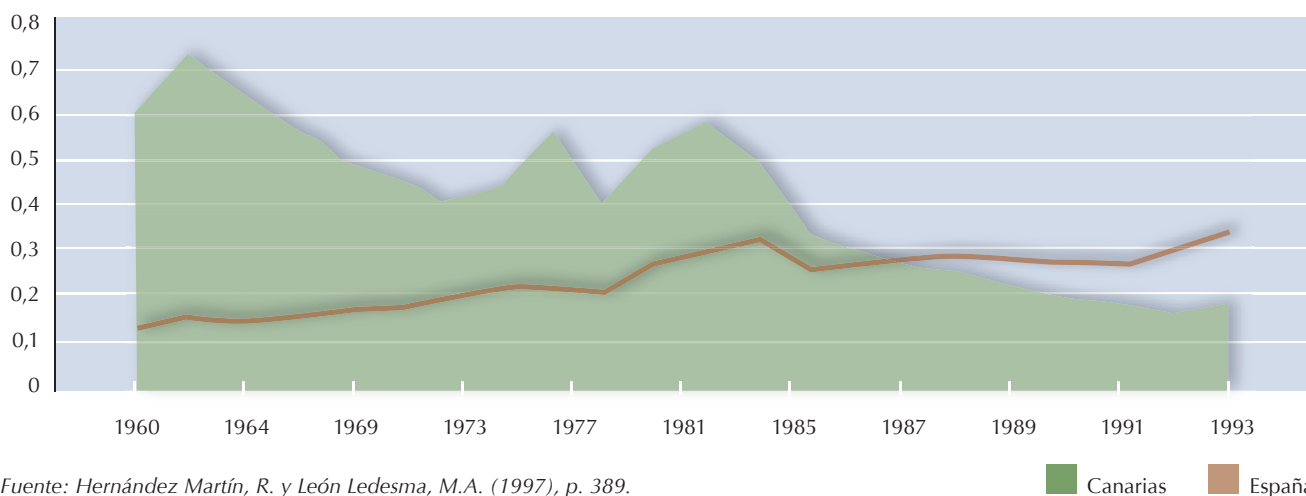


Construcción de la Feria del Atlántico de Las Palmas de Gran Canaria, que potenció las relaciones con el exterior (FEDAC).

exterior, que se enfrenta al coste del transporte impuesto por la lejanía a los mercados internacionales. La escasez de recursos naturales susceptibles de transformación y la reducida dimensión del mercado interior, unido a su carácter desarticulado, también se encuentran en la base del acusado desequilibrio que presenta la balanza comercial, por la debilidad del tejido industrial y la dependencia energética de las islas. A los factores naturales y productivos debemos añadir el marco institucional en que se desarrollan los flujos económicos con el exterior, definido por la existencia de un régimen económico y fiscal propio y la forma peculiar que Canarias se ha ido integrando en la Unión Europea (que sigue las directrices desproteccionistas y liberalizadoras de la Organización Mundial del Comercio), aspectos que cobran especial relevancia en las relaciones económicas exteriores.

Puede obtenerse una primera aproximación a los rasgos característicos del sector exterior a partir del análisis de la estructura de la balanza de pagos de Canarias. Durante las últimas décadas del siglo XX sus diversos componentes han mantenido el siguiente comportamiento: saldo deficitario de la balanza comercial, resultado de la acusada diferencia entre importaciones y exportaciones de mercancías; positiva balanza de servicios como consecuencia de los aportes del turismo, que constituyen la principal fuente de ingresos; favorable balanza de transferencias por la contribución del sector público, gracias a los fondos estructurales europeos; y como corolario, balanza por cuenta corriente compensada, al lograrse un equilibrio global entre ingresos y pagos. En síntesis, Ca-

figura 11. EVOLUCIÓN DE LAS TASAS DE APERTURA COMERCIAL DE CANARIAS Y DE ESPAÑA RESPECTO AL EXTRANJERO



Fuente: Hernández Martín, R. y León Ledesma, M.A. (1997), p. 389.

Canarias tiene una balanza de pagos que “presenta un perfil característico de una economía que ha ido orientándose progresivamente hacia la exportación de servicios, mientras que existe un importante déficit en el comercio de mercancías”. (Hernández Martín, R. y León Ledesma, M.A., 1997: 384).

En lo que atañe específicamente al comercio exterior de mercancías, cabe destacar dos importantes cambios en relación con el pasado económico de las islas. Por una parte, se ha registrado una disminución progresiva de la participación de los intercambios comerciales externos en relación a la producción interior; por la otra, con el paso del tiempo se ha ido incrementando el diferencial negativo entre exportaciones e importaciones.

El primer fenómeno se refleja en la reducción de la tasa de apertura de la economía canaria (exportaciones más exportaciones en relación con el PIB), que tradicionalmente había sido muy elevada. Este hecho se ha debido, fundamentalmente, al crecimiento de las actividades no comercializables, sobre todo los servicios, así como al menor coste del petróleo a partir de mediados de los años ochenta, cuyo impacto es grande por la dependencia energética de las islas.

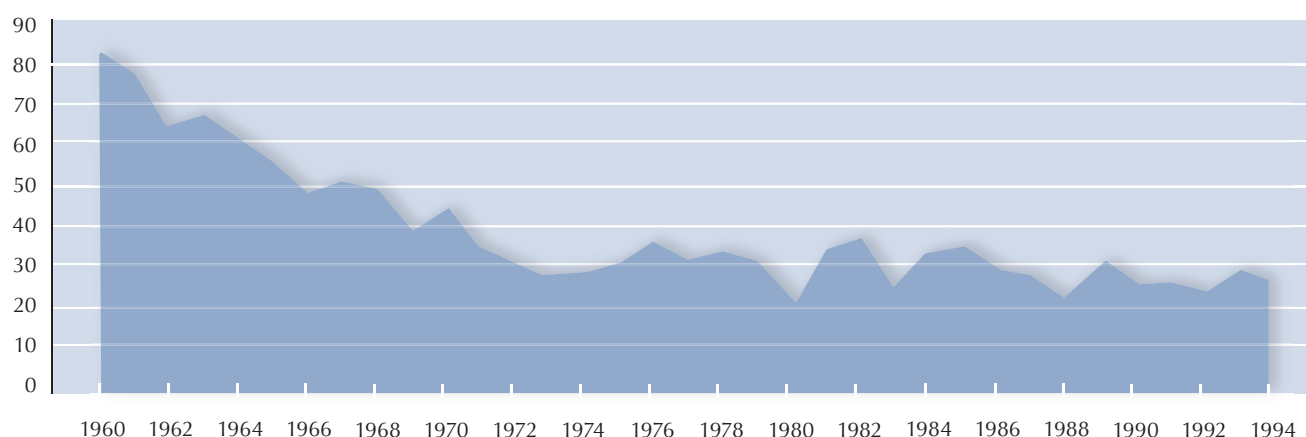
El segundo cambio operado se refiere a la disminución de las tasas de cobertura comercial (exportaciones sobre importaciones), que de ofrecer valores superiores al 80% a comienzos de los años sesenta ha pasado a estabilizarse en torno al 25-30% en los años noventa. Este acusado desequilibrio entre importaciones y exportaciones se ha originado de la conjunción de la tradicional propensión importadora de la economía canaria y el reciente empujamiento de su sector agroexportador. La dependencia externa que las islas han mantenido históricamente en materia de aprovisionamiento se ha visto reforzada con el notable aumento de población y rentas y, también, con el auge del turismo, que actúa como elemento compensatorio del déficit comercial y, al mismo tiempo, como estímulo para las importaciones de mercancías. Simultáneamente, en la escasa tasa de cobertura comercial también se refleja la paulatina pérdida del protagonismo de las exportaciones de productos agroalimentarios tradicionales, que han mostrado una tendencia negativa influida por la globalización económica y la consiguiente apertura a los mercados internacionales más competitivos. Las producciones agrícolas, pesqueras y tabaqueras, en fin, se encuentran cada vez con más impedimentos para colocarse en sus mercados de destino ante los precios más ventajosos que ofrecen los productores de otras regiones españolas o de países terceros.



Las mejoras de las infraestructuras aeroportuarias han sido decisivas para la exportación de servicios. Interior del Aeropuerto de Fuerteventura (Revista COPYT,33, Gobierno de Canarias).

En cuanto a la distribución geográfica del comercio exterior canario, en las últimas décadas del siglo XX se ha producido una inversión de la tradicional inclinación de

figura 12. EVOLUCIÓN DE LAS TASAS DE COBERTURA COMERCIAL DE CANARIAS RESPECTO AL RESTO DEL MUNDO



Fuente: Hernández Martín, R. y León Ledesma, M.A. (1997), p. 385.

Canarias a mantener mayores relaciones comerciales con el extranjero que con el resto de España. El progresivo incremento del peso relativo de la Península en las compras y ventas de los bienes importados y exportados por Canarias desde los años sesenta se hizo mayoritario a finales de los ochenta, de modo que a mediados de los noventa el mercado peninsular absorbía el 60% de las exportaciones canarias y remitía el 58,4% de las importaciones recibidas por las islas. Esta tendencia se ha matizado algo posteriormente, puesto que a comienzos del siglo XXI se había reducido la proporción de las ventas de productos canarios al resto de España, hasta situarse en torno al 45%, si bien se ha consolidado el posicionamiento del mercado peninsular como principal proveedor del archipiélago. Simultáneamente a este proceso, desde que las islas entraron a formar parte del territorio aduanero comunitario, se ha incrementado la importancia comercial de la Unión Europea para Canarias en detrimento de los mercados americano, africano y asiático. De hecho, la progresiva intensificación de las relaciones comerciales con Europa ha permitido recuperar parte del mercado exterior como destino de las exportaciones isleñas, especialmente a partir de los años noventa, en que las ventas a la Unión Europea mantuvieron una progresión constante hasta alcanzar el 31,2% del valor total de los bienes exportados en 2001.

Tanto la reducción de la apertura comercial como el déficit de la balanza comercial están dando cuenta de un sector exterior altamente especializado en la exportación de servicios, al concentrar el turismo las principales ventajas comparativas de las islas para la comercialización

de bienes y servicios. Tal especialización, junto a la elevada propensión importadora derivada de la debilidad industrial y la dependencia energética, refuerza la tradicional vulnerabilidad de la economía canaria frente a los mercados internacionales. El sector exterior, en cualquier caso, al igual que refleja los condicionantes estructurales en que se desenvuelve la producción interna de bienes y servicios, también actúa como elemento dinamizador para el crecimiento interno y la transformación de la economía en su conjunto.

En consecuencia, Canarias está obligada a desplegar políticas activas de adaptación a las crecientes exigencias de calidad, cualificación e innovación de los mercados de destino de su producción de bienes y servicios. En esta dirección, los sectores empresariales y las instituciones públicas han venido apostando cada vez más por dinamizar la Zona Especial Canaria como instrumento que permita fortalecer el tejido empresarial y la difusión de nuevas tecnologías productivas al objeto de aprovechar y renovar las fortalezas de las islas en la economía globalizada de nuestro tiempo. La internacionalización es ya una vía inexcusable hacia un futuro crecientemente competitivo. Por esta razón se vienen impulsando estrategias de renovación comercial en los mercados ya consolidados, como España y la Unión Europea, o de penetración comercial hacia otros escenarios, como Norteamérica, Asia y, sobre todo, los países de la fachada occidental de África, hacia los que se actúa en múltiples direcciones (infraestructuras, comunicaciones, inversiones, exportaciones,...), con las miras puestas en la articulación de un proceso de integración económica regional que pueda dar frutos a largo plazo.