

3. EL PROCESO DE APROPIACIÓN INDUSTRIAL DEL ESPACIO EN CANARIAS

Cualquier forma de entender la implantación de los espacios industriales en el Archipiélago Canario aconseja, desde nuestro punto de vista, abordar las características peculiares de los procesos de ocupación del territorio, en los diferentes períodos de la historia contemporánea isleña.

La interpretación de sus rasgos estructurales y superficiales van a tener mucho que ver con las diferentes conclusiones reflejadas en una visión retrospectiva, ya que éstas nos van a aproximar científicamente al conocimiento y valoración de las actuales formas de industrialización espacial de las Islas.

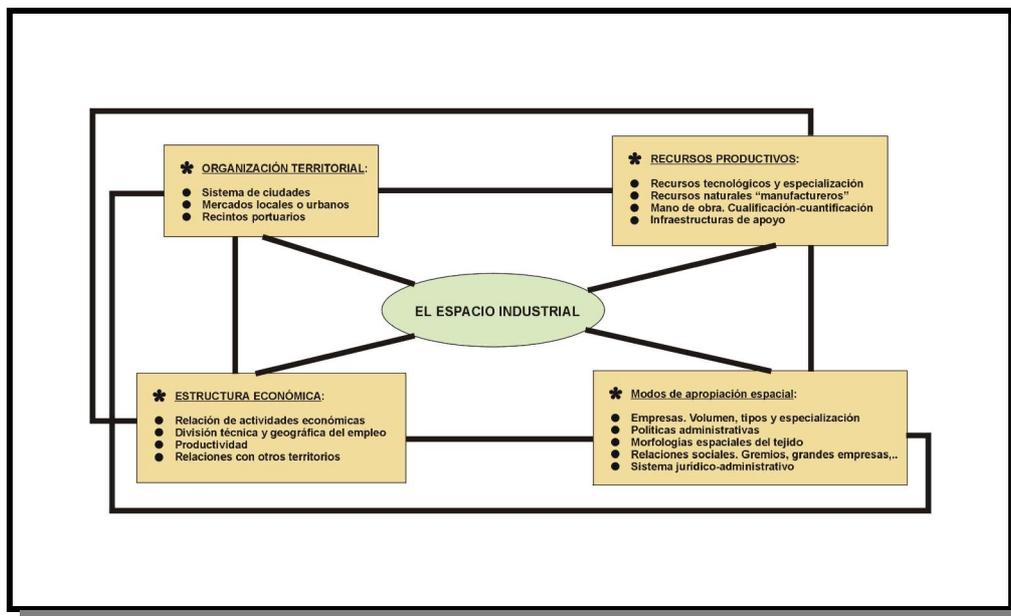
Quizás sea en este apartado donde más incide la problemática relativas a las fuentes, muy especialmente para los momentos anteriores a la mitad del siglo XX. La carencia de fuentes estadísticas medianamente fiables está presente en la gran mayoría de las variables, y la dispersión e inadecuación de la información bibliográfica propicia el hecho de que las diversas explicaciones atienden siempre a las características generales de la región y, cuando existe alguna disgregación, abarca sólo el entorno cercano a las capitales y se obvia el resto de los espacios insulares. Pese a ello, un esfuerzo de evaluación y complementación de las anteriores nos permite establecer unas pautas, al menos orientadoras, de como se implantaban las actividades industriales en el territorio canario, estableciendo luego un nexo con las ya más numerosas fuentes referidas a la segunda mitad de esta centuria.

Cada proceso evolutivo, cada período de la industrialización ha sido definido por la relación de una serie de elementos, que funcionan como exponentes de un modelo de ocupación del territorio y, por ende, de las transformaciones habidas en él.

Por ejemplo, las fuerzas productivas materiales (tecnología, recursos naturales y humanos, productividad, etc.) van a influir en la propia división técnica y espacial del trabajo y de la actividad (modelo artesanal, capitalista, etc.) y, al mismo tiempo, en los modos de acumulación de capital y de rentabilidad económica (estructuras empresariales, familiares, relación capital-trabajo, actuación de ayuntamientos, Cabildo y Estado, etc.). Todos ellos, a su vez, caracterizarán un marco de relaciones sociales, económicas y culturales (estructura social, normativas y leyes, políticas, etc.). El resultado no es otro que la generación de una estructura industrial propia de densidad y de la forma que cobre la confluencia entre estos factores (veáse la Figura 8).

Reconociendo la existencia en las Islas de ciertos tipos de actividades e instalaciones artesanales desde el siglo XVI que pudieran ser objetos de una constatación de posibles precedentes del tejido industrial insular, la práctica inexistencia de vestigios actuales en funcionamiento, más allá del mero patrimonio industrial, propicia que el reconocimiento histórico lo iniciemos a mediados del siglo XIX, momento en el cual comienzan a aventurarse ciertos elementos y comportamientos territoriales de índole protoindustrial que sirven, al menos indirectamente, a determinados aspectos de la apropiación industrial del espacio isleño en estas últimas décadas.

Figura 8. Elementos que definen un espacio industrial en cada etapa histórica



Fuente. MENDEZ, R., 1986: 19. Elaboración propia.

3.1 El modelo preindustrial en el Archipiélago. El esquema manufacturero insular durante el final del Antiguo Régimen

Pese a la aparición de la Revolución Industrial en el escenario europeo, las características predominantes del modelo o la organización territorial del Archipiélago y su tardísima incorporación a los esquemas manufactureros ya consolidados del continente europeo propicia que, sólo a finales del siglo XIX podamos reemprender la concepción de la actividad industrial con ciertas referencias a las actuales.

Antes de esa fecha, más que de industria debemos hablar de una serie de economías artesanales, de índole familiar y con un desarrollo tecnológico bastante retrasado; circunstancia que, por otra parte, no contradice la situación deficitaria del resto del país en este sentido (NADAL, J., 1975).

En cualquier caso, tras el retroceso de la economía azucarera (siglo XVII) y de vinos (siglos XVIII y primera mitad del XIX), así como el abandono de las estructuras y oficios relacionados con estos períodos durante el siglo XIX, durante el proceso de desaparición del Antiguo Régimen en el Archipiélago a principios del ochocientos, los talleres artesanales, preferentemente textiles, constituían las instalaciones manufactureras más numerosas y de mayor personal empleado del incipiente tejido isleño (SANTANA, A., 1991), especialmente la de lana y otros tejidos de importación que heredaron el predominio anterior de la seda.

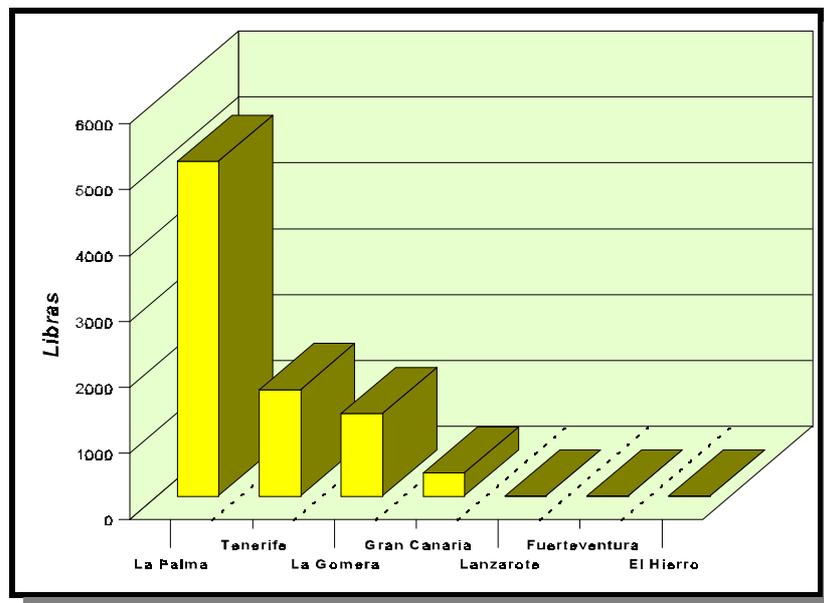
En concreto, los últimos ingenios azucareros en funcionamiento en el Archipiélago se ubicaron en La Palma, en las localidades de Argual y Tazacorte (Parroquia de Los Llanos) y Sauces (Parroquia de San Andrés y Los Sauces), prolongándose su actividad cada vez menor hasta principios de siglo XX. (MILLARES, A., 1977).

Ésta tuvo durante la primera mitad de ese siglo, a la isla de La Palma y la Tenerife (NÚÑEZ, J.R., et al, 1984) y, en menor medida, la de La Gomera (aproximadamente unos 1.600 ocupados, sobre todo mujeres -CABRERA, L.G., y DÍAZ, A., 1993-), como los últimos espacios insulares tras su destacado desarrollo durante buena parte del siglo

XVIII, concentrándose progresivamente en las parroquias palmeras de Los Llanos, Santa Cruz de La Palma y de Mazo; actividad que se ha mantenido de modo testimonial hasta estos días (véase la Figura 9).

Esta situación de las manufacturas textiles puede explicarse como consecuencia de una tímida e irregular recuperación de la población rural a lo largo de las primeras décadas del siglo. Incluso, buena parte de esta especialización se atribuye a la política proteccionista imperante a partir de los años 20, que posibilitó su desarrollo en “*unidades familiares con bajo nivel de ingreso y nulo acceso al mercado exterior*” (MACÍAS, A., y RODRÍGUEZ, J.A., 1995).

Figura 9. Distribución de la producción textil de seda en 1813, según islas



Fuente. MILLARES, A., 1977. Elaboración propia.

Sólo algunas zonas presentaban una especialización distinta durante el desarrollo preindustrial, preferentemente de la mano de la alfarería en Santa Brígida (Gran Canaria) y San Andrés (Tenerife), de los ingenios azucareros en Los Llanos y San Andrés y Sauces (La Palma) y, con bastante probabilidad, la producción de vinos en las parroquias del Norte de Tenerife, Tias (Lanzarote), de nuevo, Santa Brígida y Telde (Gran Canaria), la de queso, en la isla de Fuerteventura y Norte de Gran Canaria y la extracción de sal en Arucas y San Bartolomé de Tirajana (Gran Canaria) y en Arrecife,

Haría y Yaiza (Lanzarote); todas ellas con un cierto arraigo en el mercado insular y británico.

Asimismo, en este grupo habría que incluir el constatable dinamismo de las manufacturas artesanales pesqueras en La Palma (Santa Cruz) y La Gomera (San Sebastián), impulsada durante la primera mitad del siglo XIX por capital extranjero, alcanzándose hasta 14 establecimientos en 1850.

En cualquier caso, este proceso explica la importancia en la distribución manufacturera de las antiguas parroquias de amplio desarrollo agrícola, sobresaliendo Güímar, Tacoronte, La Orotava, Realejo Alto, y Buenavista, en Tenerife, Santa Brígida, Valsequillo, Telde, en Gran Canaria, y Santa Cruz de La Palma, Los Llanos y San Andrés y Sauces, en La Palma (HERNÁNDEZ, G., 1983) (véase la Figura 10).



Si bien la ilustración corresponde a fines del siglo XIX, representa el esquema dominante del tejido manufacturero a principios de ese siglo. Actividad textil familiar, mano de obra femenina, concepto artesanal de las manufacturas, etc.
(Gáldar, fines del siglo XIX. Colección Canarias 7)

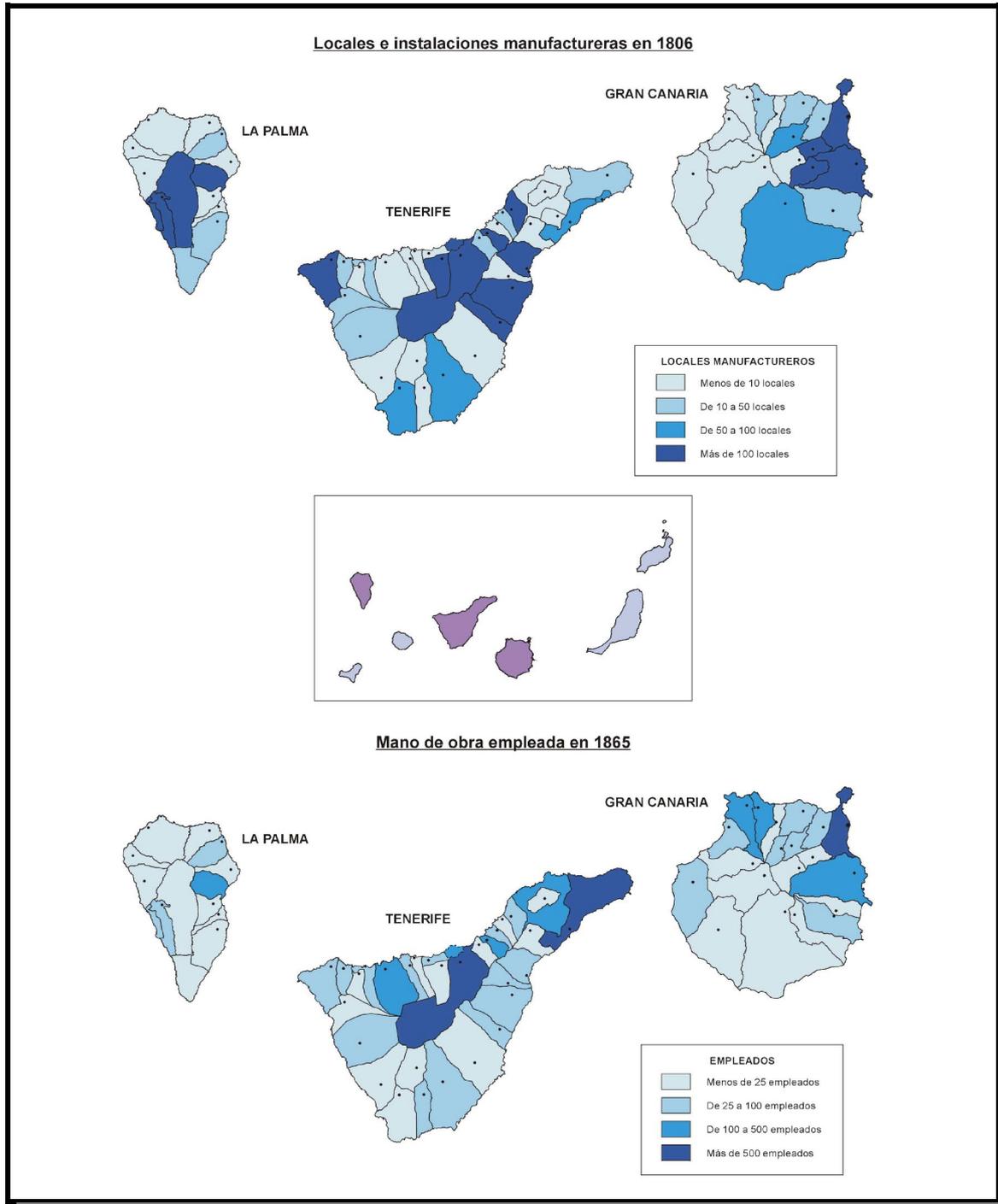
Durante esta primera mitad de siglo, Las Palmas de Gran Canaria empezaba a destacarse en el esquema demográfico regional y se iba convirtiendo a marchas forzadas en el núcleo urbano de mayor preponderancia en el dinamismo económico, y, en este caso, de las actividades manufactureras “preindustriales”. En parte, el fenómeno se apoya en la ruptura del relativo equilibrio demográfico existente hacia 1802 (HERNÁNDEZ, G., 1984), cuando entre los diez primeros asentamientos existía una diferencia de menos de 5.000 habitantes, sobresaliendo por este orden La Laguna en Tenerife (9.672 hab.), Los Llanos en La Palma (8.254), Las Palmas (8.096) y Telde en Gran Canaria (7.438) y Santa Cruz (6.889) y La Orotava en Tenerife (6.414).

De hecho, ya destacaba desde siglos precedentes. En torno a las actividades portuarias del antiguo recinto de San Telmo, que acogía un destacable desarrollo de aquellos oficios (sobre todo “carpinteros de ribera”) y talleres artesanales vinculados a la construcción y reparación naval a principios del siglo XIX (HERRERA, A., 1975). Ya desde el siglo XVI se había convertido en un importante punto de atraque de la navegación del Océano Atlántico, especialmente a raíz de las actividades pesqueras y mercantiles, del Norte de Africa y Europa. Bien es verdad que también existían este tipo de actividades en los puertos “rurales” y pesqueros de Sardina de Gáldar, La Aldea de San Nicolás y Gando, en Gran Canaria, y en Garachico, Icod y Puerto de La Cruz, en Tenerife, que ya venían desarrollándose como mínimo desde el siglo XVII (LOBO, M., 1985; SUÁREZ, V., 1980).

Este escenario insular se desequilibraría aún más a mediados de siglo con el tímido crecimiento de la población urbana y las pérdidas demográficas de los espacios rurales como consecuencias de las intensas crisis de los años 30 a 50 de esta centuria. En 1840, Las Palmas ya acogía 17.382 personas y, en segundo lugar, La Orotava unas 8.315 (MARTÍN, F., 1984; 156).

Como actividad manufacturera “urbana” habría que hacer mención a la incipiente industria tipográfica que en las primeras décadas de dicha centuria tenía su mayor número de imprentas repartidas entre Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y, en menor medida, La Laguna (Tenerife) y Santa Cruz de La Palma, experimentándose un período de apreciable dinamismo durante el segundo cuarto de siglo (DE LUXÁN, S., 1994: 31).

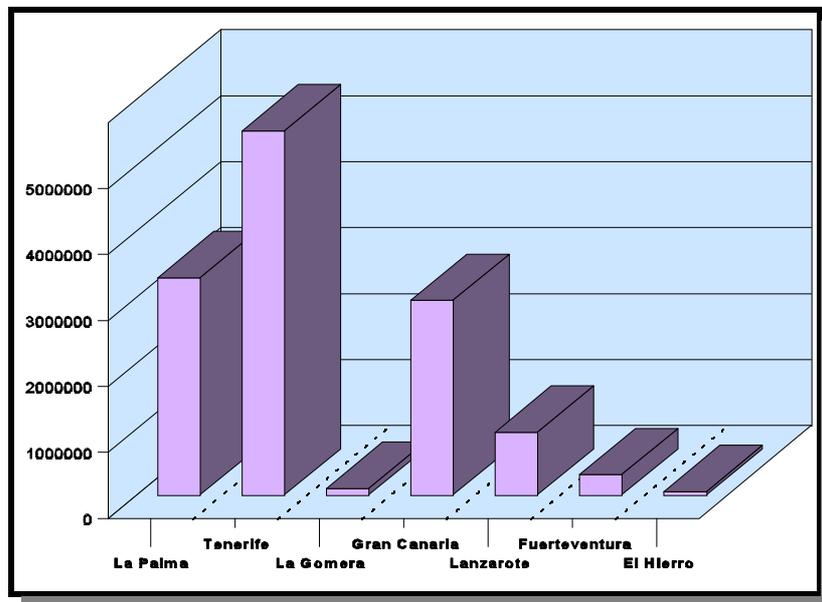
Figura 10. **Distribución del empleo manufacturero y artesanal durante la primera mitad del siglo XIX, en Gran Canaria, Tenerife y La Palma**



Fuente: HERNÁNDEZ, G., 1983; OLIVE, P., 1865.

En definitiva, este período de ruptura del Antiguo Régimen y de implantación del modelo contemporáneo parece indicar un tímido proceso de transición en la estructura socioeconómica del Archipiélago durante los dos primeros tercios del siglo XIX, que tiene como consecuencia la distribución de un tejido artesanal y/o manufacturero relativamente disperso en el territorio de las islas, sobre todo Tenerife, La Palma y Gran Canaria (véase la Figura 11), presentando su mayor concentración en los, por entonces, centros comarcales y ciudades isleñas, mediante un modelo espacial con una clara fisonomía agraria.

Figura 11. **Distribución del producto medio anual de los que vivían de la industria en 1806**



Fuente. HERNÁNDEZ, G., 1983. Elaboración propia.

Pese a la irregularidad y limitada fiabilidad de los datos podemos deducir que tanto el cómputo de mano de obra dedicada a estas actividades y el de talleres o establecimientos se vieron marcados por el carácter complementario de las manufacturas en el esquema productivo de las islas, sólo discutido por la existencia de una serie de actividades económicas, un mercado urbano y la antigua infraestructura portuaria que facilitaba su posición específica frente al restante territorio insular.

Con estos elementos, podemos establecer algunos paralelismos con los comportamientos de las actividades manufactureras en el conjunto del país, en relación con sus implicaciones territoriales.

Estamos hablando evidentemente de actividades artesanales en las que el nivel de mecanización y la capacidad tecnológica de los procesos de producción son muy limitados confiriéndole un mayor valor de competitividad al conocimiento y especialización de una mano de obra que solía ser reducida en cada “establecimiento”.

Pese a las dificultades estadísticas, resulta lógico pensar que existía un predominio de la pequeña empresa familiar, muchas veces individual, en el que las organizaciones gremiales y las compañías o empresarios mercantiles jugaban un papel condicionante en su desarrollo, resultando mínimas las relaciones interempresariales que hoy constituyen una de las normas básicas del tejido industrial.

En este sentido, los mercados eran de ámbito local o, como mucho, insular, en el caso de la producción textil, resultando muy laxa las diferencias funcionales entre zonas rurales y urbanas.

Teniendo en cuenta la irregular fiabilidad de las estadísticas, podemos deducir el hecho de que a mediados de siglo, el mapa regional se hallaba consolidado en cuanto al volumen y movimiento manufacturero y artesanal, en favor de las islas de Tenerife, Gran Canaria.

La Palma había sufrido bastante las crisis productivas y migratorias de las primeras décadas, situándose en un segundo nivel por delante de Lanzarote y Fuerteventura, La Gomera y El Hierro, que pese al dinamismo de algunas a principios de siglo, ocuparían en ese momento un tercer escalón en el esquema regional que ya nunca abandonarían. Se trataba, por tanto, de un reparto parejo a la distribución demográfica y de la producción agrícola en el Archipiélago (*véase el Cuadro 4*).

Cuadro 4. Distribución regional del empleo manufacturero y artesanal en 1865

	Total	Fabricantes	Industriales	Artesanos	Jornaleros
Gran Canaria	3.029	7	896	2.023	103
Tenerife	4.328	8	1.227	2.836	257
La Palma	522	--	210	312	--
Lanzarote	392	--	72	320	--
Fuerteventura	122	--	11	111	--
La Gomera	102	--	27	55	--
El Hierro	59	--	24	35	--

Fuente. OLIVE, P., 1865

La mayoría de aquellas estructuras preindustriales se han perdido en el olvido con el paso tiempo y bajo la mancha urbanística del crecimiento moderno de los grandes núcleos. Sólo las salinas, algunos lagares, telares, hornos y molinos de agua han pervivido a este proceso, aunque inevitablemente se han convertido en magníficas piezas de museo con un elevado interés de cara a su conservación como bienes patrimoniales de tipo histórico-etnográfico.

En estos casos, la aportación del historiador o de los organismos públicos en materia de conservación y recuperación del patrimonio juegan un papel estelar, a través del cual se pueden extraer múltiples referencias a la composición del proceso manufacturero en el Archipiélago y su organización territorial en el conjunto de cada isla y de toda la región.

Como muestra más ambiciosa, en este apartado, la Fundación para el Estudio y el Desarrollo de la Artesanía de Canarias (F.E.D.A.C.) adscrita a la Consejería de Industria y Comercio del Cabildo Insular de Gran Canaria ha llevado a cabo, durante la década de los noventa, un exhaustivo inventario de estos bienes por medio de las Cartas Etnográficas municipales.

El resultado de ello convierte estos instrumentos en la fuente más detallada, y casi única, para el estudio de estos procesos, a través de las estructuras e ingenierías productivas, a excepción de los contados estudios específicos a nivel de historiografía universitaria.

3.2 El tránsito del siglo XIX al siglo XX. El papel de los focos manufactureros y usos protoindustriales en la ruptura del modelo tradicional del espacio isleño

3.2.1 El contexto general de las estructuras socioeconómicas insulares

Bien entrada la segunda mitad del siglo XIX, empiezan a notarse en el Archipiélago determinados cambios socioeconómicos que modificarían ampliamente el esquema productivo de su territorio. En ellos la consolidación del Régimen de Puertos Francos, tras su aparición vía decreto en 1852, el consecuente librecambismo, el desarrollo y crisis del cultivo de la cochinilla, así como el desarrollo de los imperios coloniales africanos y el papel protagonista de los principales puertos insulares y su consecuente desarrollo urbano tuvieron bastante que ver.

Dicho régimen afectaría a la actividad de entrada y salida de mercancías en los puertos de Santa Cruz de Tenerife, La Orotava, Las Palmas, Santa Cruz de La Palma, Arrecife de Lanzarote, Puerto Cabras de Fuerteventura (actual Puerto del Rosario) y San Sebastián de La Gomera (PÉREZ, F., 1881: 77)

Por entonces, España aún se encontraba industrialmente en un lugar inferior respecto a los países desarrollados de la Europa Occidental. Las causas principales de su retraso se revelan hacia *"los obstáculos internos al desarrollo del capitalismo industrial, vinculados a la relativa escasez de recursos humanos, naturales y tecnológicos que presentaba...la sociedad española..., junto a un mercado de consumo con limitada capacidad de demanda en relación con los bajos niveles de vida que padecía la mayor parte del campesinado"* (MÉNDEZ, R., 1989: 15).

Las bajas densidades de población y el moderado e irregular crecimiento demográfico, las graves deficiencias mostradas por la desamortización del suelo y subsuelo, la debilidad de la burguesía urbana frente a la riqueza de los terratenientes rurales, etc., son otros aspectos indicadores de aquella situación. Sólo bien entrada la centuria empezaron a vislumbrarse las cabezas visibles del actual esquema nacional, con el

desigual crecimiento de los polos del Norte de España, Madrid y Barcelona. En el Archipiélago, no existía un panorama mejor en lo que a nuestro tema se refiere. Las supuestas bondades económicas del régimen librecambista, circunstancia que ya empezó a advertirse a principios de siglo (MIRANDA, J., 1975) y las propias estructuras productivas se convirtieron en un obstáculo para la creación y el desarrollo de un tejido industrial con una importante incidencia en el dinamismo de las Islas que se ha mantenido hasta nuestros días, al contrario de lo que se advertía en los principales focos urbanos del país.

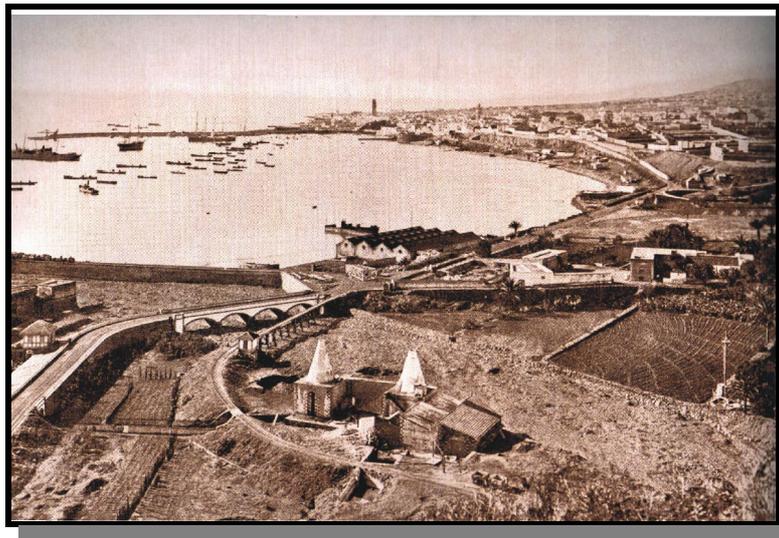
En efecto, *"la definición agrocomercial del modelo económico puertofranquista, aunque puramente descriptiva, no por ello es menos cierta. Con las franquicias quedó postergada toda posibilidad de desarrollo industrial en Canarias, al menos durante el período anterior a 1936. A cambio de especializarse en producciones agrícolas, su mercado interno optó por abrirse sin limitación alguna a la oferta industrial exterior"* (MACIAS, A., 1983).

No obstante, el transcurso de un siglo a otro experimentó importantes transformaciones en la distribución espacial y estructura de las manufacturas isleñas respecto al modelo tradicional de principios de los ochocientos, sobre todo en lo que se refiere al retroceso casi definitivo de los por entonces municipios rurales en favor de las ciudades favorecidas por el crecimiento portuario.

Sólo la relativa ampliación de la red de carreteras permitía discernir unas leves mejoras de la accesibilidad de los núcleos interiores en las islas capitalinas y su relación con las cabeceras municipales, y éstas a su vez con la capital y los respectivos recintos portuarios, en especial en el caso de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

Estos centros urbanos-portuarios consolidaron su papel como los focos distribuidores de flujos de mercancías propias y de producciones importadas. Al margen de su importancia demográfica y comercial, ubicaban una serie de actividades que podríamos denominar como "protoindustriales", tales como los talleres de fundición y construcción navales establecidos bajo el monopolio de las empresas inglesas que tanto poder adquirieron en la ciudad durante aquellos años, la industria del tabaco en la que cobraba auge un empresario local (Eufemiano Fuentes Cabrera, Correa Medina, etc., en Las Palmas, por ejemplo) y la industria conservera-pesquera y derivados, en la que la Sociedad de Pesquerías Canarias -constituida en 1907- jugaría un papel fundamental. Sólo los intentos de revitalizar el cultivo de la caña de azúcar y su industria derivada tuvieron a las vegas agrícolas no capitalinas como protagonistas en estos cambios;

áreas que verían dinamizar su funcionamiento socioeconómico con la implantación de los cultivos exportación, preferentemente de plátano y tomate, favoreciendo así su conversión en centros comarcales dependientes de los centros urbanos capitalinos y sus respectivos puertos (MACÍAS, 2001: 504).



El desarrollo urbano-portuario de fines del siglo XIX y el régimen de puestos francos compartieron ventajas y, sobre todo, inconvenientes de la capitalización de la industria insular.
(Puerto de Santa Cruz de Tenerife, 1890.
Col. Canarias 7)

El contexto general del territorio archipelágico podemos decir que estuvo marcado por dos situaciones muy imbricadas una a la otra y con un resultado directo en la constitución y organización del tejido manufacturero. Una de ellas sería la progresiva y, cada vez más definitiva, urbanización de la población canaria, sobre todo en las islas de Tenerife y Gran Canaria, en tanto que La Palma seguiría estancándose en este aspecto, sólo dinamizado por el desarrollo agrícola derivado del cultivo de la platanera y sus positivos efectos socioeconómicos.

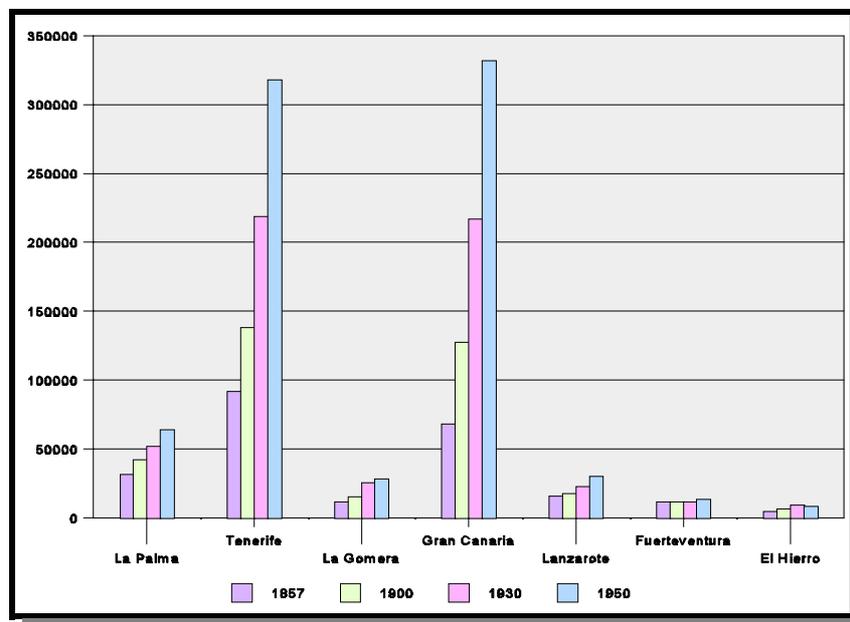
Pese al retroceso del cultivo de la cochinilla durante la segunda mitad del siglo XIX y los efectos negativos generales sobre la economía insular motivados por la Iª Guerra Mundial, momentos en los que se produjo un saldo migratorio negativo de una población que basculaba hacia América, puede decirse que el Archipiélago presenta un comportamiento ascendente durante el transcurso de una centuria a otra que lo

llevar tener desde los 237.048 habitantes, en 1865, a los 358.594, en 1897, a los 556.218 en 1930 y a los 793.328, en 1950, a un ritmo medio de crecimiento intercensal de un 1% hasta 1900 y hasta de más de un 2% durante la década de los treinta (véase la Figura 12).

Sin embargo, dicho crecimiento demográfico entre un siglo y otro demuestra una doble velocidad entre Tenerife y Gran Canaria, que ya de por sí presentaban el mayor porcentaje de efectivos de las islas, y el resto, con tasas evolutivas inferiores al 1%. La concentración interinsular era tan meridiana que la población censada en ambas islas transcurrió desde el 68% en 1860 hasta el 81,8% en 1950.

En el interior de las islas, las diferencias territoriales en la distribución demográfica fueron también importantes, sobre todo en las mencionadas dos islas más pobladas, fruto, como ya dijimos con anterioridad, del crecimiento urbano y portuario impulsado por el régimen de puertos francos y la concentración de capital en torno a los recintos portuarios, así como de los movimientos migratorios que pendularon hacia estas zonas, o bien los municipios rurales retrocedieron en mayor medida por la fuerte emigración a América.

Figura 12. Evolución de la población insular entre 1857 y 1950



Fuente. I.N.E., Censos de Población. Elaboración propia.

Lo cierto es que el mapa insular consolida el papel demográfico de las cabeceras urbanas de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife a medida que discurre el tránsito de un siglo a otro, con porcentajes superiores al 50% de sus islas respectivas (véase la Figura 13) favoreciendo un proceso de urbanización de la población cada vez más destacada (BURRIEL, E., 1981: 33-47).

Precisamente, allí se localizarían los puertos básicos en el esquema de entrada y salida de personas y mercancías en el Archipiélago, quedando el resto a una función pesquera más o menos importante.

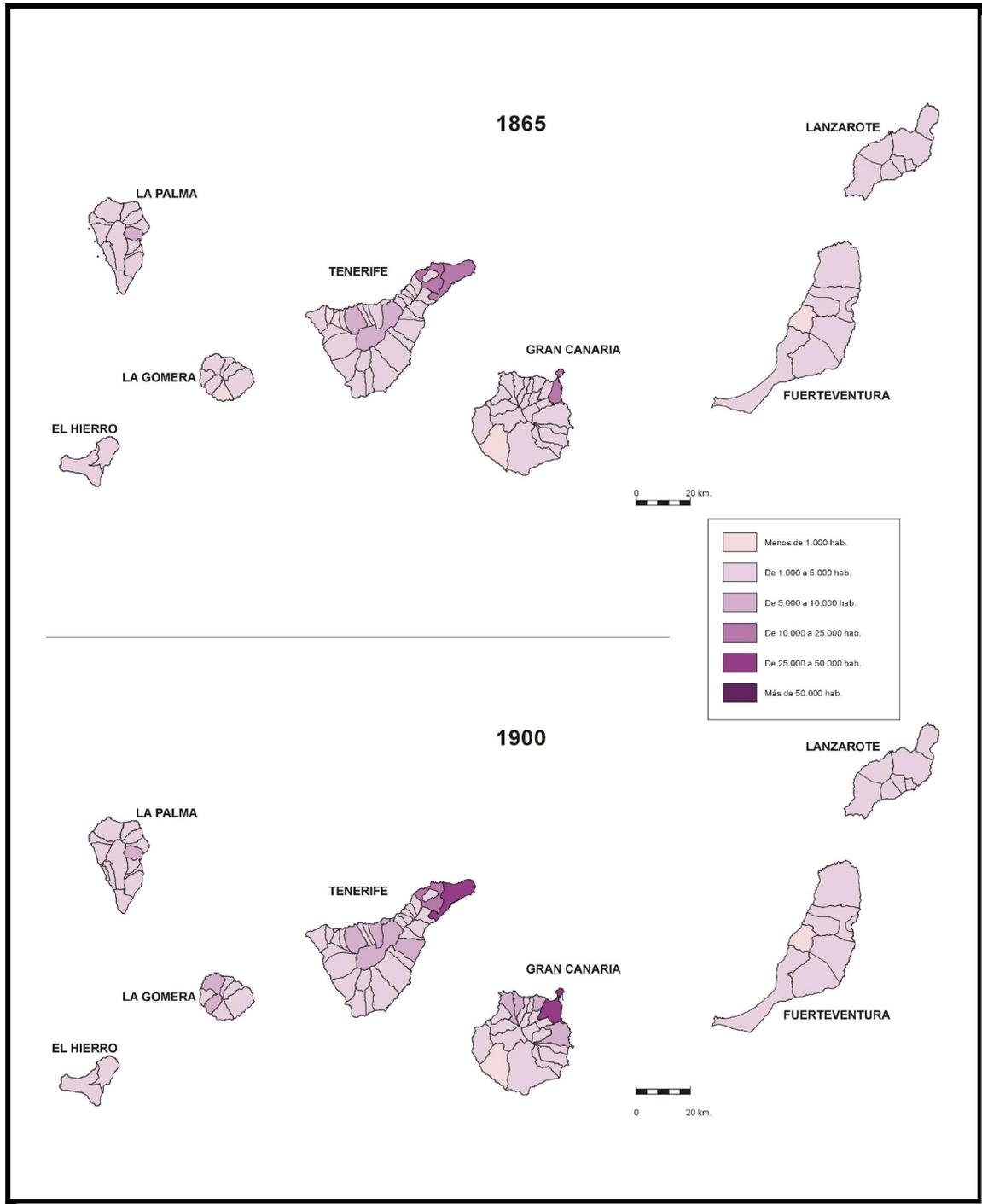
Bien entrado el siglo XX, la revitalización socioeconómica de las vegas agrícolas como consecuencia de la bonanza de los cultivos de exportación, inició una aparente diversificación de este reparto correspondiéndose con los destacados crecimientos en Gáldar, Guía, Arucas (DÍAZ, R., 1979) y Telde, en Gran Canaria, e Icod, La Orotava, Los Realejos, Puerto de La Cruz y Güímar, en Tenerife. Podemos decir que constituiría la base del actual esquema jerárquico de los núcleos urbanos, sin menosprecio de la evolución histórica anterior.

El resto de las islas verían cada más acentuada la diferencia con las anteriores, y no porque su crecimiento poblacional fuese negativo, circunstancia que sólo vemos en El Hierro a partir de los años 30, sino que su ritmo resultaba bastante inferior. Sólo La Palma mantenía una situación intermedia entre un escalón y otro, que ya no abandonaría hasta estos momentos.

Estos movimientos poblacionales sirvieron de causa-efecto en el cómputo de transformaciones territoriales que experimentaron las Islas entre un siglo y otro, y que entre otras actividades, se encontraron detrás de la efervescencia del tejido manufacturero y de la proliferación de las instalaciones industriales en el paisaje urbano.

Precisamente, la transformación del espacio de las ciudades fue otra de las situaciones en el territorio insular que, si bien físicamente sólo afectó a partes muy concretas, su dinamismo afectó en gran medida a las estructuras socioeconómicas del conjunto de las islas de Gran Canaria y Tenerife, sobre todo como punto de ubicación de la infraestructura portuaria que permitía comercializar la producción agropecuaria de las zonas rurales a una escala productiva no conocida hasta entonces.

Figura 13. Diferencias territoriales en la evolución de la población intrainsular entre 1865 y 1950



Fuente. OLIVE, P., 1865 e I.N.E., Censos de Población. Elaboración propia.

Figura 13. Diferencias territoriales en la evolución de la población intrainsular entre 1865 y 1950 (bis)



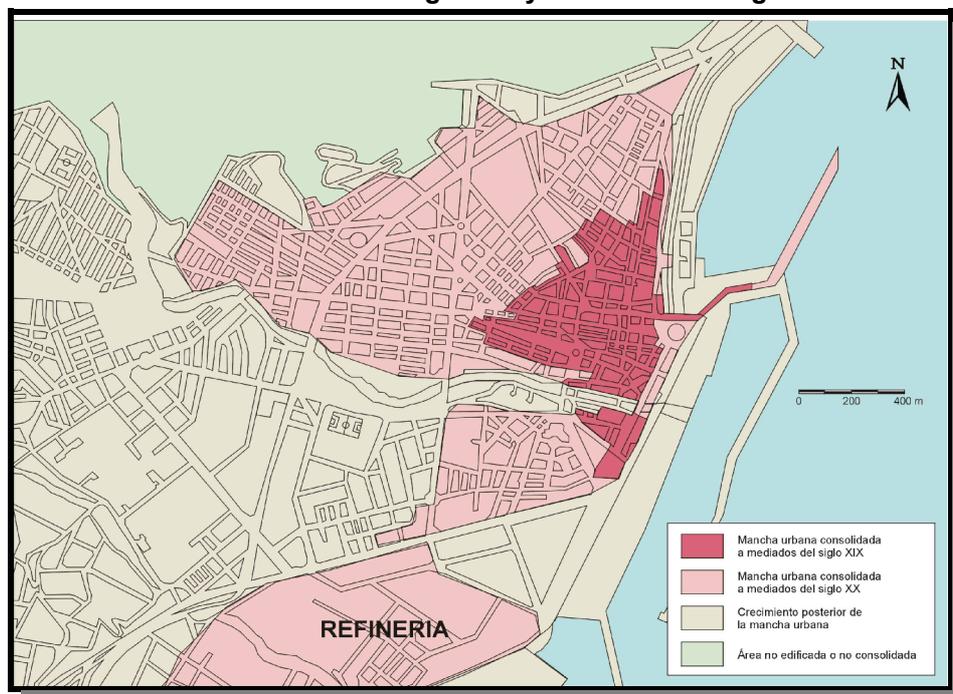
Fuente. OLIVE, P., 1865 e I.N.E., Censos de Población. Elaboración propia.

El crecimiento de Las Palmas de Gran Canaria y de Santa Cruz de Tenerife entre mediados del siglo XIX y la mitad del siglo XX fue tal que casi triplicaron su mancha urbana consolidada satisfaciendo la acelerada demanda edificatoria derivada del aumento poblacional y de las actividades productivas cada vez más capitalizadas (véase las Figuras 14 y 15).

Ambas ciudades aprovecharon las condiciones físicas de su territorio para ir absorbiendo espacios agrícolas o en desuso con vistas a una expansión y consolidación de sus respectivas manchas urbanas, constituyendo lo que podríamos considerar el primer ensanche de cada una de ellas.

En Santa Cruz de Tenerife, el proceso resultó ser menos complejo en tanto que a la ampliación del recinto portuario en las últimas décadas del ochocientos correspondió un destacado crecimiento urbano en mancha de aceite hacia el interior, en dirección a La Laguna, constituyéndose en torno al Barranco de Santos los barrios de El Toscal, Duggi, La Salle, Salamanca, Los Hoteles y Cruz del Señor (MURCIA, E., 1975: 39-52; DARÍAS, A., 1985: 26-63, LUIS, M^a.J., y HERNÁNDEZ, J.M^a, 1995: 142-148).

Figura 14. Crecimiento urbano de Santa Cruz de Tenerife entre mediados del siglo XIX y mediados del siglo XX



Fuente. DOMÍNGUEZ, J.A., 1983. Elaboración propia.

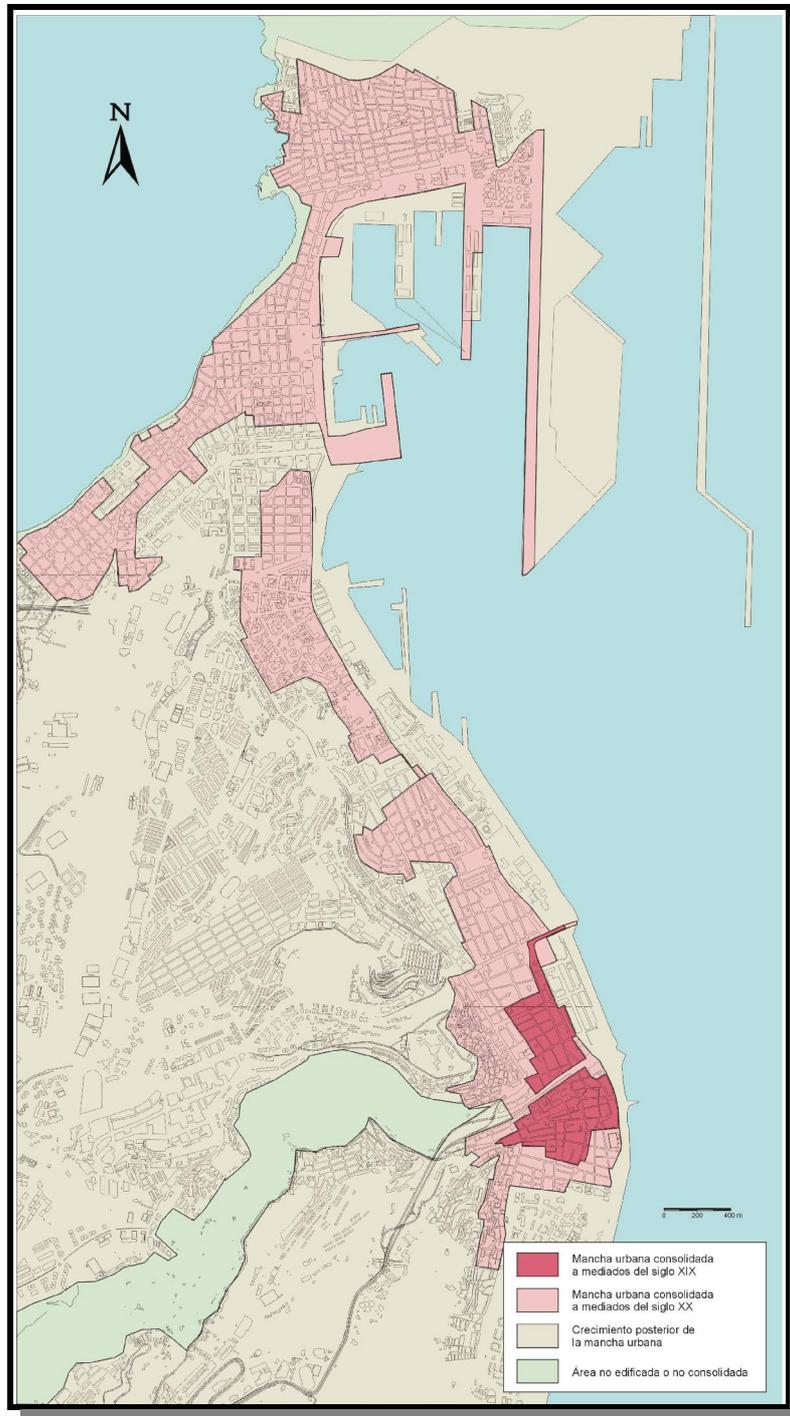
Sin embargo, desde la óptica de nuestro estudio el elemento realmente definitorio de esta expansión, al margen de la actividad portuaria, se corresponde con la aparición de la Refinería en 1930, siendo desde entonces un elemento clave en la conformación del tejido industrial en la isla.

En el caso de la capital grancanaria el grado de crecimiento fue mayor, aprovechando su amplia plataforma sedimentaria costera, sobretodo si tenemos en cuenta la incidencia que sobre dichas transformaciones ejerció la actividad del Puerto de La Luz. La construcción de éste desde finales del siglo XIX impulsó la expansión edificatoria en su entorno, consolidándose a lo largo de las primeras décadas del siglo XX el barrio de La Isleta, Guanarteme, el área de Santa Catalina-Las Canteras y Las Alcaravaneras con la calle de León y Castillo como eje estructurante (HERRERA, A., 1978, MARTÍN, F., 1984,).

Al mismo tiempo, desde el centro histórico de Vegueta-Triana y tras el abandono del muelle de San Telmo, se produce el definitivo ensanche del barrio de Arenales y la aparición de Ciudad Jardín, produciéndose poco a poco una conexión de ambos polos urbanos previa al desbordamiento hacia la actual Ciudad Alta. En cualquier caso, el espacio físico urbano pasó de ocupar algo menos de 900.000 m² durante la segunda mitad del siglo XIX a los casi 5.500.000 m², sintomático de la importancia de este proceso territorial (MARTÍN, F., 1984).

De uno u otro modo, buena parte de los estímulos de esta transformación expansiva de las actuales ciudades capitalinas del Archipiélago Canario se debe, como ya hemos advertido, al incremento de las actividades marítimas satisfecha por el crecimiento de la infraestructura portuaria. No olvidemos la definitiva apuesta por el régimen de Puertos Francos por parte de la Administración estatal, complementada por estas fechas por la carrera colonialista internacional en el continente africano, especialmente desde el bando británico.

Figura 15. Crecimiento urbano de Las Palmas de Gran Canaria entre mediados del siglo XIX y mediados del siglo XX



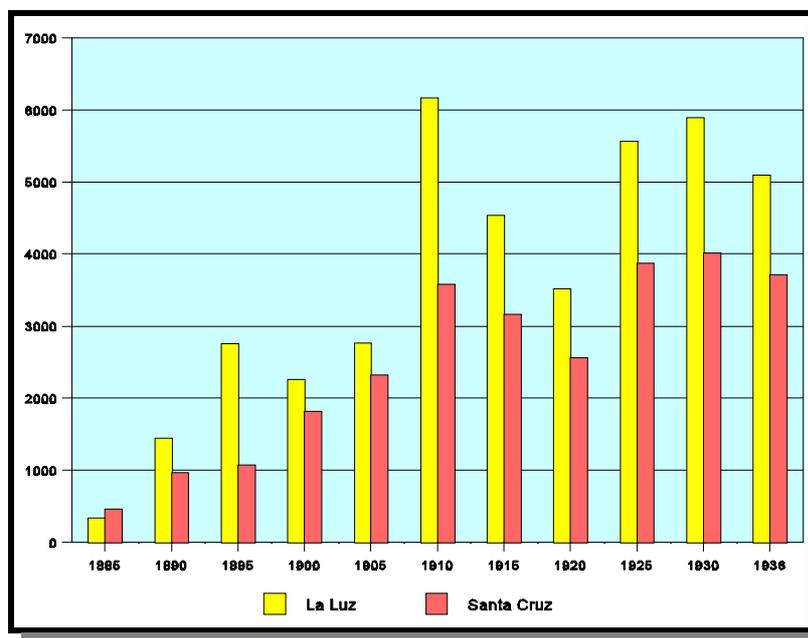
Fuente. AA.VV, 1997. Elaboración propia.

Entre 1851 y 1900, de los 48 millones de pesetas invertidos por el Estado en el Archipiélago, el 66% correspondió a la ampliación del puerto de Santa Cruz de Tenerife a partir de 1881 y, sobre todo, la construcción del Puerto de La Luz y de Las Palmas, desde 1887 (MACÍAS, A., et al, 1995: 406).

El capital extranjero se encargaría de cualificar dichas infraestructuras con la construcción de almacenes, astilleros, carboneras, servicios portuarios, etc., afectando como veremos más adelante a las respectivas orlas costeras de ambas capitales, sobre todo en el caso de Las Palmas de Gran Canaria y su frente urbano entre el Castillo de La Luz y la actual Base Naval.

El resultado general fue el aumento casi constante del tráfico de buques y mercancías durante este amplio período transicional para el tejido manufacturero, sólo interrumpido por la crisis derivadas de las guerras mundiales y la decadencia paralela al régimen franquista (véase la Figura 16).

Figura 16. Evolución del número de buques en los puertos de La Luz y de Santa Cruz, entre 1883 Y 1936



Fuente. MACÍAS, 1983: 16. Elaboración propia.

Este dinamismo colocaría a los puertos de Las Palmas y de Santa Cruz en los dos primeros recintos en todo el país en cuanto a movimiento marítimo (véase el Cuadro 5); circunstancia lógica si tenemos en cuenta su papel como puente intercontinental en el desarrollo del colonialismo.

Efectivamente, algunos autores han resaltado el papel asignado a los grandes puertos isleños como “*ports of call*”, definiendo aquellas infraestructuras marítimas que adquieren una importante función estratégica como enclaves en los que se cruzan diferentes rutas marinas, sirviendo de lugares o estaciones de reparación, aprovisionamiento y repuesto a los buques de tránsito en su travesía intercontinental (QUINTANA, F., 1985: 45).

Cuadro 5. Evolución del movimiento marítimo en los principales puertos españoles entre 1889 y 1914

PUERTOS	1889		PUERTOS	1914	
	Nº de buques	Tonelaje		Nº de buques	Tonelaje
Bilbao	4.162	2.297.040	Las Palmas	3.617	7.328.444
Barcelona	3.839	2.042.949	Santa Cruz Tfe.	3.155	4.363.222
Cádiz	3.756	1.575.155	Barcelona	3.120	3.393.830
Valencia	2.962	1.662.500	Valencia	2.946	2.774.915
Cartagena	2.211	1.026.759	Bilbao	2.201	1.961.505
Málaga	2.143	1.033.356	Cádiz	2.059	2.858.456
Las Palmas	2.055	2.229.167	Málaga	1.742	1.427.700

Fuente. QUINTANA, F., 1985: 217



La actividad portuaria facilitó una importante transformación territorial en las ciudades insulares donde el crecimiento urbano y la diversificación productiva supusieron sus máximos exponentes. (Entorno urbano-portuario en Las Palmas de Gran Canaria. 1949).
Gentileza del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

3.2.2 Los cambios globales en el modelo de apropiación industrial del espacio en las islas

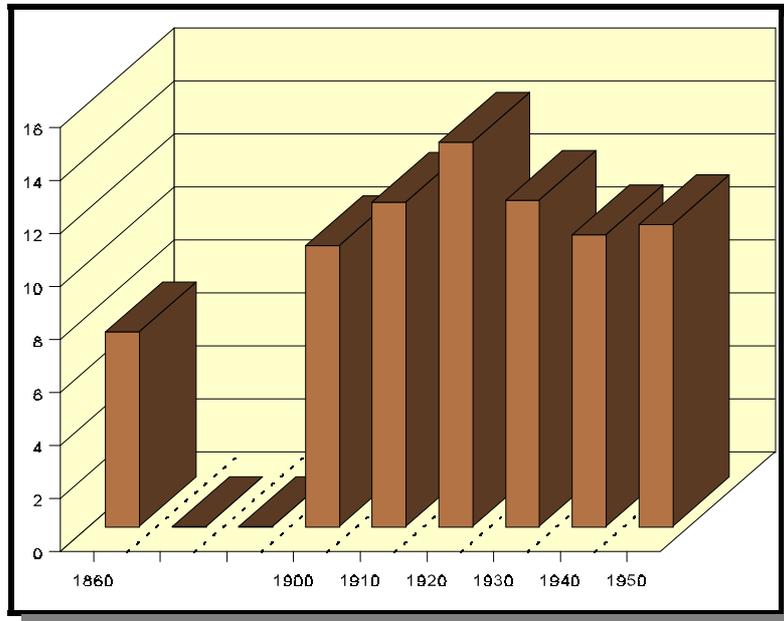
De uno u otro modo, todo este entramado de transformaciones territoriales en las Islas tuvieron un papel determinante en los procesos de apropiación industrial del espacio caracterizado por una apreciable capitalización y modernización de las estructuras fabriles en algunos sectores, hoy de gran arraigo, que no volvería a repetirse hasta la segunda mitad del siglo XX.

Pese a los condicionantes impuestos por el modelo puertofranquista a una consolidación del tejido industrial paralela a la de los principales focos urbanos del país, no cabe duda que se produjo una fenomenología dinámica en cuanto al aumento de empresas y actividades manufactureras, de la mano de obra empleada, entre otros aspectos, que tuvieron unas implicaciones territoriales nada desdeñables durante dicho período, en especial en los últimos años del siglo XIX y primera década del siglo XX, y en los años veinte de esta centuria.

El resultado general de estas transformaciones territoriales revela un aumento significativo de la actividad industrial en el Archipiélago, reflejado en la evolución de la mano de obra empleada que pasa de 8.430 personas en 1860 a las 40.517 en 1950, y en su proporción respecto al conjunto de la población activa que discurre entre un 7,3% y 11,4% en el mismo período, habiendo alcanzado hasta 14,5% en 1920 (véase la Figura 17).

Idéntico comportamiento alcista se observa en las Estadísticas de la Contribución Industrial y de Comercio que ya en 1895 alcanzaban las 414 industrias censadas, mientras que en 1933 se alcanzaban las 1.173 (RODRÍGUEZ, F., 1981) hasta su estancamiento durante el período autárquico, apreciándose incluso un subregistro llamativo en algunas ramas (carpintería de madera, por ejemplo), respecto a otras fuentes (véase el cuadro 6).

Figura 17. Evolución de la mano de obra respecto al conjunto de la población activa insular (en %)



Fuente. I.N.E.. Censos de Población. Elaboración propia

Cuadro 6. Evolución de la contribución industrial en Canarias entre 1895 y 1933

Años	Nº de industrias	Cuota (ptas.)
1895-1896	414	31.697
1900	386	30.304
1906	453	35.768
1910	469	40.378
1915	322	31.004
1922-1923	365	79.920
1925-1926	617	140.836
1933	1.173	270.252

Fuente. RODRÍGUEZ, F., 1981. Elaboración propia.

Este crecimiento se vió interrumpido de manera importante por las consecuencias del freno a las importaciones de materias primas derivado de la Primera Guerra Mundial.

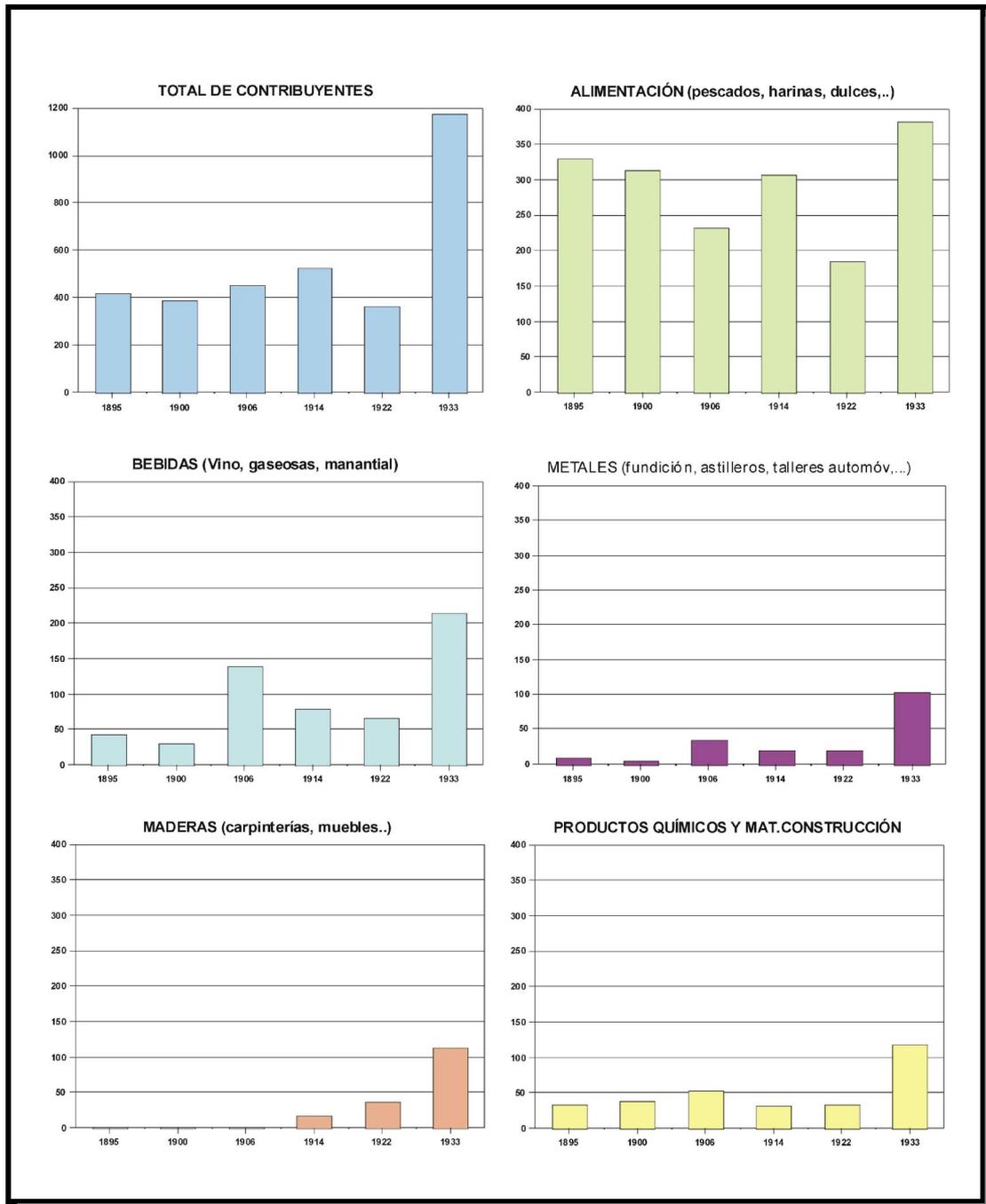
Pese a ello, reflejó diferencias geográficas importantes que oscilaron entre las máximas transformaciones en los municipios urbano capitalinos y, en menor medida algunos de los que acogían vegas agrícolas, por un lado, y el estancamiento de aquellos que sufrieron el retroceso de la otrora destacable actividad artesanal, así como las áreas con un ínfimo desarrollo manufacturero durante todo el siglo XIX, por el otro.

El impulso estuvo protagonizado por el positivo dinamismo de aquellos sectores advertidos con anterioridad, lo cuales fueron objetivo de una política de diversificación económica y de construcción de un base manufacturera que paliase los efectos de las crisis agrarias y la tradicional dependencia de los vaivenes del mercado internacional, representados en la manufacturación del tabaco, la caña de azúcar y los productos pesqueros.

Asimismo, cobraron una importancia nada desdeñable aquellos que estuvieron íntimamente asociados al movimiento portuario y el crecimiento urbano (los astilleros, los talleres y la pequeña industria urbana multisectorial, etc.) (*véase la Figura 18*).

Durante las décadas de los años veinte y treinta de este siglo XX se produce la aparición de un nuevo sector eminentemente urbano, como es el de productos energéticos y abastecimiento, dinamizado por la aparición de la Refinería de petróleos en Santa Cruz y el desarrollo de las infraestructuras de abastecimiento eléctrico y energético (la Fábrica de Gas y la Central Eléctrica en Santa Cruz, la Central de la CICER en Las Palmas y las pequeñas centrales eléctricas en los principales centros rurales).

Figura 18. Evolución de los grupos de actividades industriales de mayor importancia en el Archipiélago durante el transcurso del siglo XIX al XX (en número de industrias-contribuyentes)



Fuente. RODRÍGUEZ, F., 1981, y CABRERA, L., y DÍAZ, A., 1992. Elaboración propia.



La industrialización del tabaco constituyó el más ambicioso intento de desarrollar una base manufacturera en Canarias a principios del siglo XX, representado en una importante mano de obra y en la aparición de las primeras empresas capitalizadas. (Fábrica de tabacos Victoria. Santa Cruz de Tenerife).

En cuanto a su implantación territorial, el resultado más inmediato del proceso de urbanización de la población y del despegue de las actividades portuarias respecto a los procesos de apropiación industrial del espacio isleño fue, con bastante probabilidad, la oscilación del modelo de distribución de las estructuras manufactureras hacia una indiscutible concentración en los centros urbanos de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

En ese caso, esta circunstancia afectaría al reparto de la mano de obra y al del conjunto de las implicaciones que sobre el territorio tuvieron las estructuras fabriles.

Utilizando como fuente, la Guía Industrial y Artística de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, y reconociendo el previsible subregistro como consecuencia del recuento incompleto en algunos sectores y zonas, podemos comprobar como en 1930, ambas

ciudades concentraban el 25% de las empresas y talleres susceptibles de ser considerados como actividades manufactureras (444 en Las Palmas de Gran Canaria y 218 en Santa Cruz de Tenerife, frente a un total de 2.573 en el Archipiélago), sobre todo la capital grancanaria donde se ubicaron el 17% del total regional.

Sólo el municipio de La Laguna en la isla de Tenerife y el de los Llanos de Aridane en la isla de La Palma contestarían dicho modelo, siempre con menos de un 4% (véase la Figura 19).

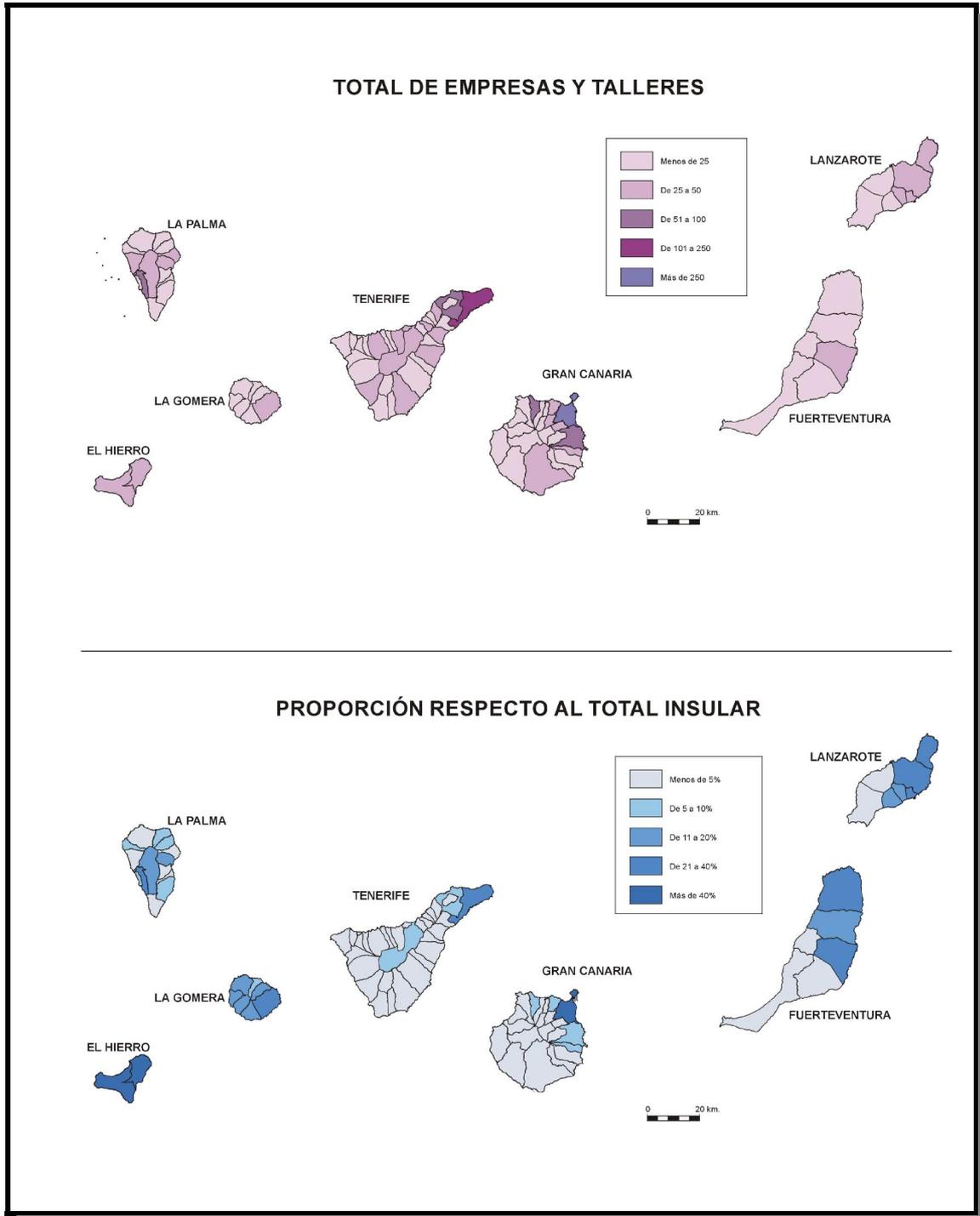
Cuadro 6. Distribución de la contribución industrial en Canarias entre 1895 y 1933

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
LAS PALMAS	1.173	262	121	448	29	43	196	43	156
Gran Canaria	950	190	110	341	26	38	163	39	128
Lanzarote	133	42	11	74	3	0	9	1	16
Fuerteventura	90	30	0	33	0	5	4	3	12
STA. CRUZ DE TENERIFE	1.420	335	122	396	43	68	240	26	141
Tenerife	907	179	84	255	26	58	166	16	97
La Palma	318	92	18	89	17	10	38	10	36
La Gomera	137	35	10	38	0	0	32	0	7
El Hierro	58	29	10	14	0	0	4	0	1
CANARIAS	2.573	587	245	844	72	111	436	69	297

A.- TOTAL DE EMPRESAS/ B.- Tejidos y calzados/ C.- Talleres metálicos/ D.- Alimentación/ E.- Bebidas/ F.- Bebidas/ G.- Maderas/ H.- Productos químicos/ I.- Otras manufacturas

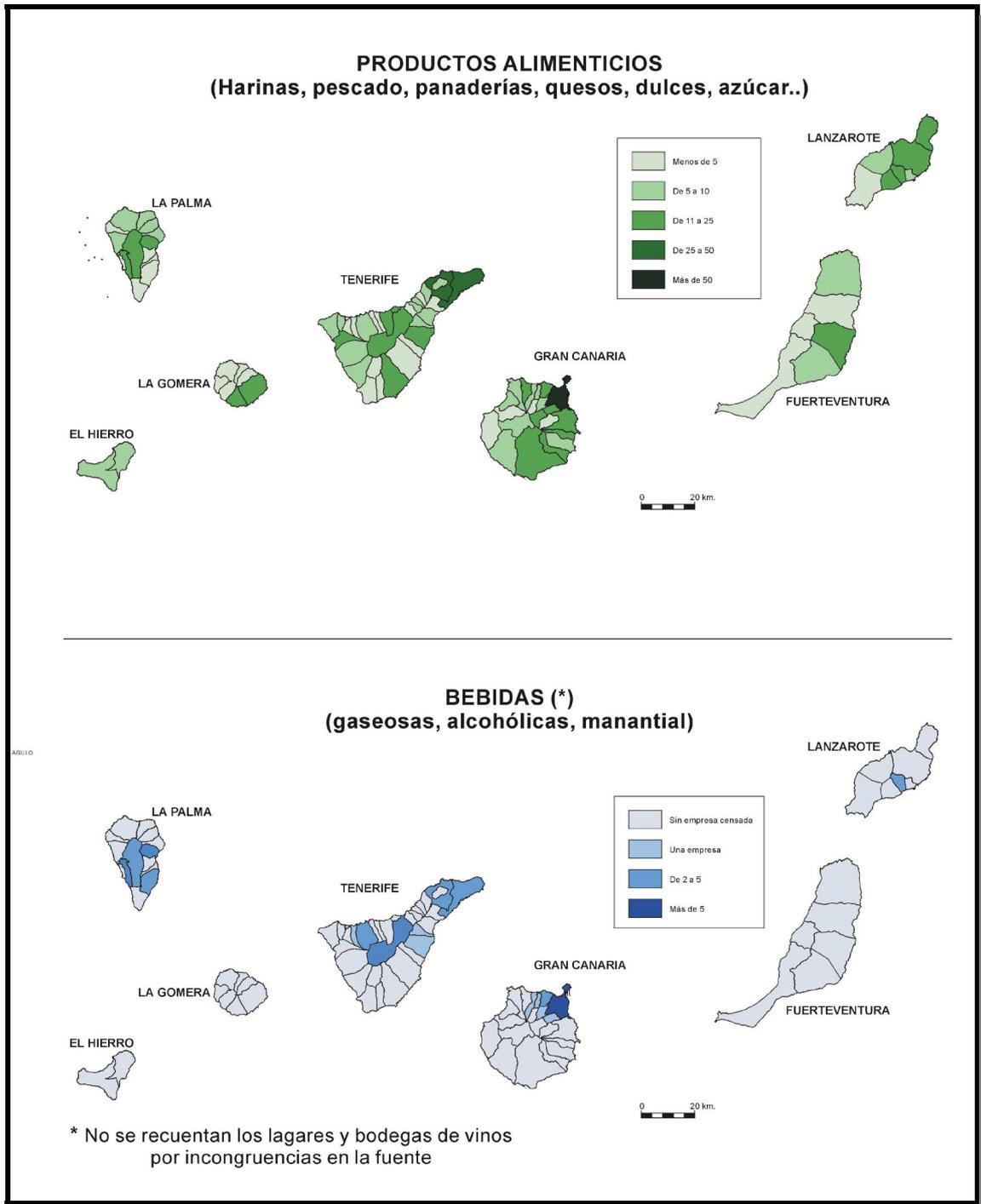
Fuente. *Guía industrial y artística de Canarias*, 1933. Elaboración propia.

Figura 19. Distribución de las empresas y talleres manufactureros en Canarias, en 1930



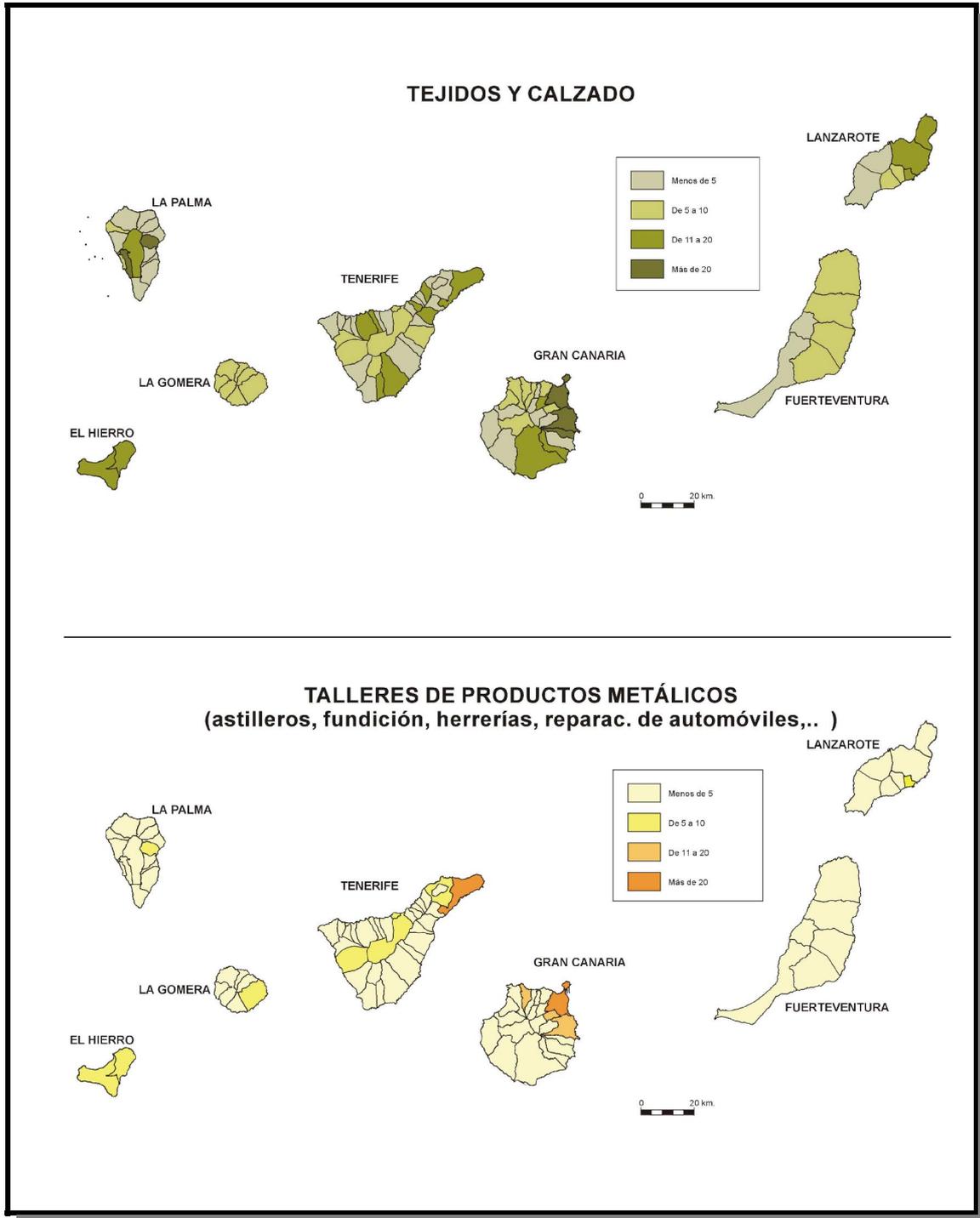
Fuente. *Guía industrial y artística de Canarias*, 1933. Elaboración propia.

Figura 19. Distribución de las empresas y talleres manufactureros en Canarias, en 1930 (II)



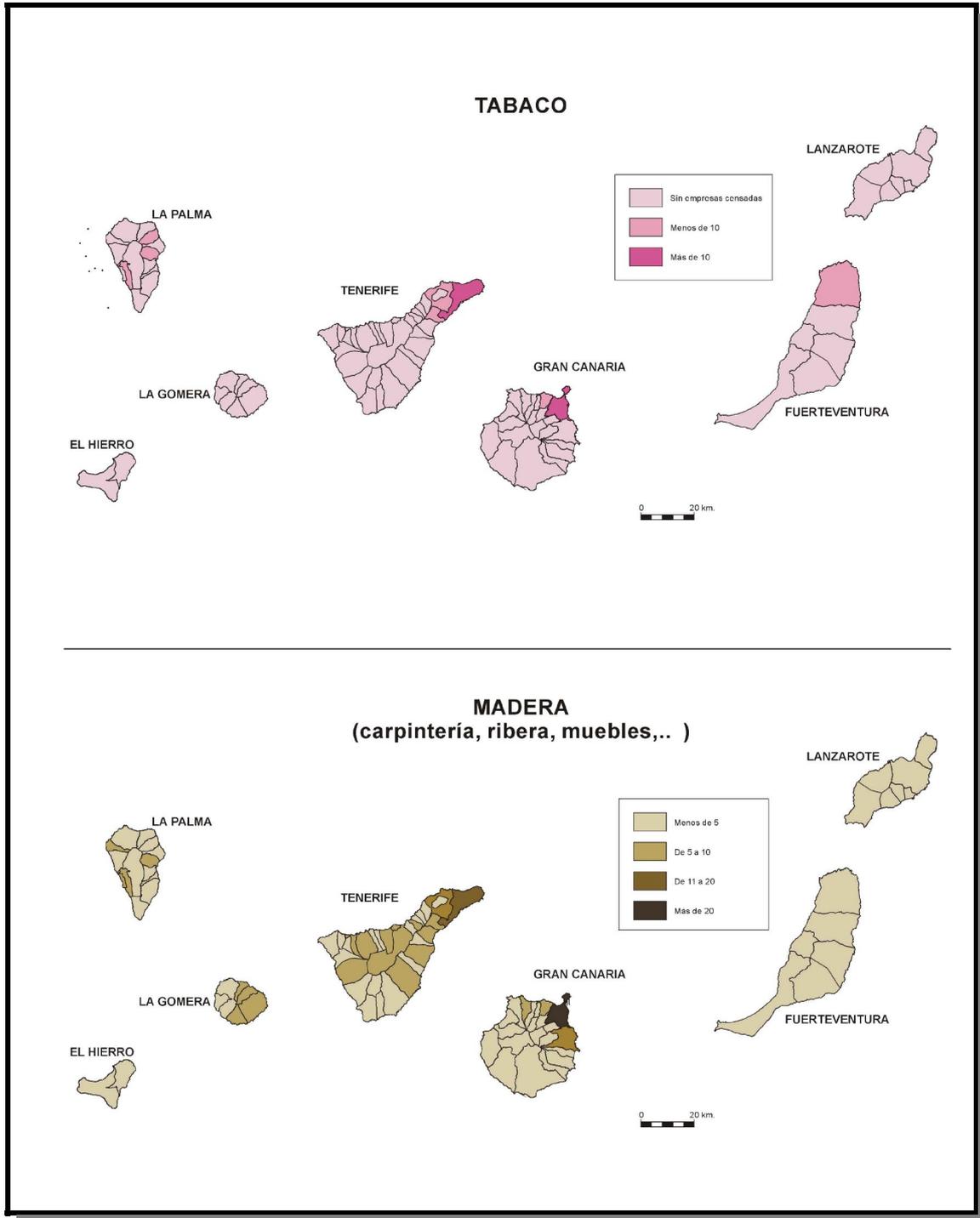
Fuente. *Guía industrial y artística de Canarias*, 1933. Elaboración propia.

Figura 19. Distribución de las empresas y talleres manufactureros en Canarias, en 1930 (III)



Fuente. *Guía industrial y artística de Canarias*, 1933. Elaboración propia.

Figura 19. Distribución de las empresas y talleres manufactureros en Canarias, en 1930 (IV)



Fuente. *Guía industrial y artística de Canarias*, 1933. Elaboración propia.

Figura 19. Distribución de las empresas y talleres manufactureros en Canarias, en 1930 (V)



Fuente. *Guía industrial y artística de Canarias*, 1933. Elaboración propia.

3.2.3 Las formas de apropiación industrial durante el tránsito de un siglo a otro

La fenomenología anterior revela por sí sola las transformaciones sufridas por el modelo territorial vinculado al tejido manufacturero en el Archipiélago Canario. Sin embargo, dichos procesos no se caracterizaron por un desarrollo homogéneo en el conjunto de las islas y, dentro de las que hemos visto como más destacadas, también se apreciaron desequilibrios importantes en esta urbanización y primera terciarización de las estructuras socioeconómicas. Incluso, dentro de las propias ciudades podemos distinguir varias tipologías espaciales con comportamientos propios dentro de la organización industrial del territorio. En conjunto, nos atreveríamos a relacionar como espacios diferenciados en esta línea, los siguientes:

- " Los frentes portuarios de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife
- " La apropiación industrial del paisaje urbano en crecimiento
- " La Refinería de petróleo de Santa Cruz de Tenerife
- " Las manufacturas agroindustriales en las vegas agrícolas dinámicas
- " La vigencia artesanal de las áreas rurales tradicionales en crisis.
- " La aparición de las centrales térmico-eléctricas

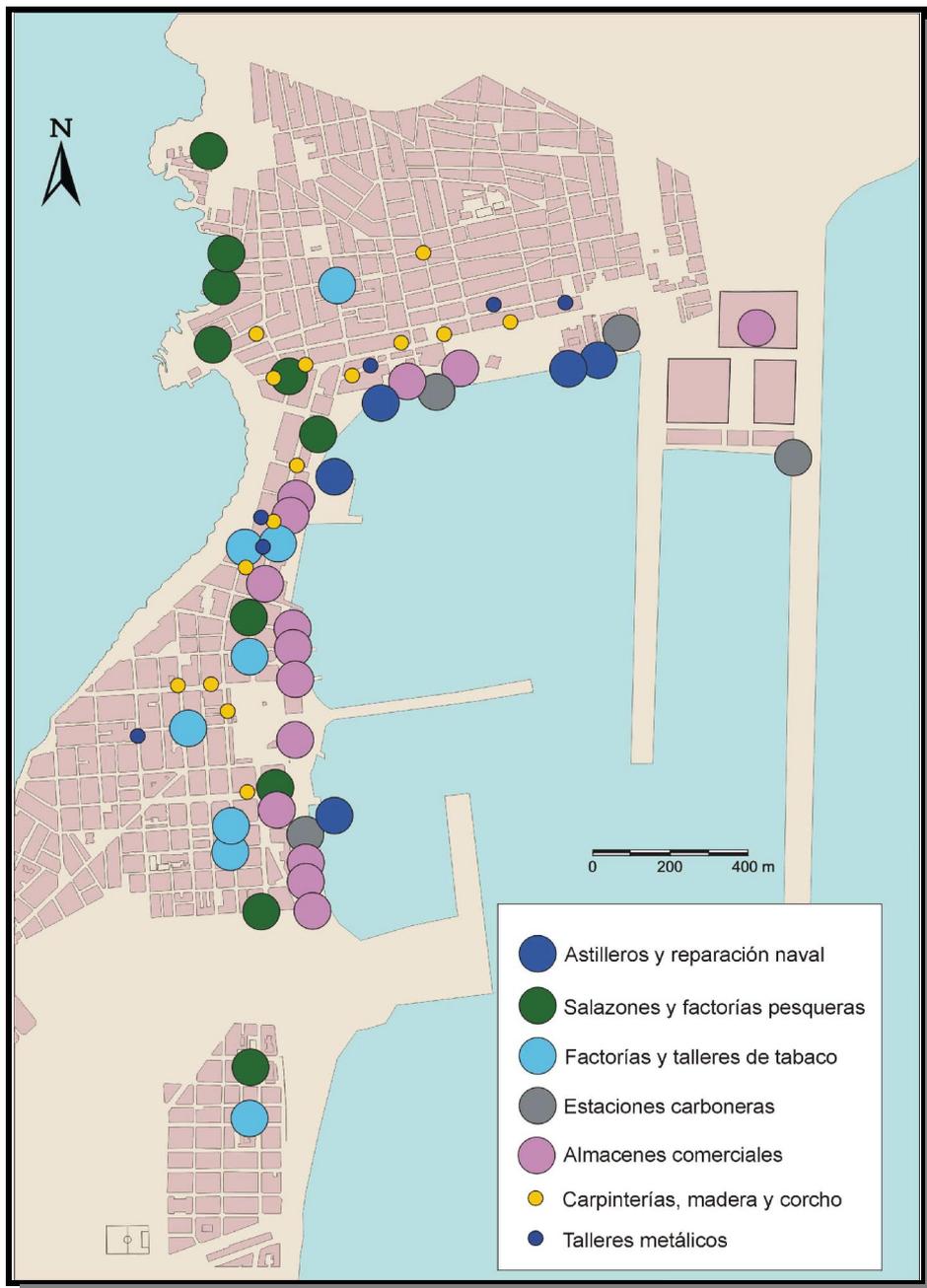
" *Los frentes portuarios de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife*

Los frentes portuarios protagonizaron, como ya se ha insistido, uno de los episodios más relevantes de los cambios que se produjeron en el tejido manufacturero isleño, más concretamente el de los espacios urbanos de Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas de Gran Canaria.

Este proceso tuvo como hecho evidente lo que podríamos llamar la "internacionalización" del este territorio litoral, de mano de las franquicias británicas que promovieron la proliferación de edificaciones comerciales y de almacenamiento, de carboneras y de astilleros, conformándose en el caso de la ciudad grancanaria una orla litoral de varios kilómetros de longitud consolidada por un continuo urbano de aquellas edificaciones estructurado por la por entonces vía de León y Castillo, que unía la

tradicional ciudad de Las Palmas con el núcleo portuario hasta la conurbación de ambas (véase la Figura 20).

Figura 20. El frente portuario de Las Palmas de Gran Canaria en la primera mitad de siglo XX



Fuente. QUINTANA, F., 1985, FLORIDO, A., 1999. Elaboración propia.

Precisamente, los "astilleros" participaron de modo directo en el dinamismo que tuvieron los núcleos portuarios capitalinos durante la segunda mitad del siglo XIX, sobre todo en lo que a construcción de barcos se refiere, hasta que la aparición de las carboneras y las naves de vapor hizo retroceder la oferta insular ante la falta de una estructura mínimamente adaptadas a las nuevas tecnologías y un movimiento inversor en ese sentido, exceptuando las instalaciones inglesas de reparación y aprovisionamiento. Sólo la construcción de los ya pequeños barcos pesqueros de madera sostuvo la actividad local durante el siglo XX (HERRERA, A., 1975, QUINTANA, F., 1985, MARTÍN, U., 1988).

En el caso grancanario, a fines del siglo XIX ya empezó a observarse en el antiguo muelle de San Telmo las aspiraciones de nuevas instalaciones, aunque en 1886 seguía siendo el principal punto de ubicación de los astilleros de Las Palmas de Gran Canaria. Al respecto, *"el gremio de constructores navales y carpinteros de riberas presionaron sobre el Ayuntamiento para obtener, como nuevo solar donde establecer su trabajo, la zona del Charcón, en la marina del barrio de los Arenales. De hecho, eso no era más que el signo evidente de cómo este sector ya tendía a trasladarse hacia la nueva zona portuaria, sin atreverse aún a abandonar la ciudad donde siempre estuvo"* (MARTIN, F., 1984: 208).

La llegada de nuevos empresarios ingleses, unido a sus mayores logros en las concesiones de los solares y el desarrollo de los servicios desde fines del siglo XIX en torno al recinto portuario, tras su construcción, especialmente por medio de tres "casas" (la Blandy Brothers C^o. -desde 1885-, la Grand Canary Coaling -desde 1886- y Miller Cía. -desde 1854-), relanzó el definitivo traslado de la actividad al Puerto de La Luz durante los años 90.

A aquellas empresas extranjeras, se unían la Wilson Sons (1895) -*Compañía Nacional del Carbones Minerales, S.A.*-, la Cory Brothers y Cia (1904), la Woermann (1906), la Hull, Blyth and Co (1909) -*Compañía Carbonera de Las Palmas, S.A.*-, la Guéret, Llewellyn and Merrett (1920) -*Compañía General Canaria de Combustibles, S.A.*- y la Royal Dutch Shell (1923) por medio de la *Sociedad Petrolífera Española, S.A.*, en el control de las instalaciones carboneras y de abastecimiento energético, y a la Elder Dempster en el de los almacenes, aunque esta empresa decaería en los años treinta al ser vendida desde Liverpool (Gran Bretaña) (QUINTANA, F., 1985: 67, y QUINTANA, F., 1992: 156).



La construcción y reparación naval era ya una actividad tradicional implantada en los principales muelles canarios, aunque en Las Palmas sufrirían cambios importantes incluso en su localización, pasando de San Telmo a La Luz. (Carpinteros de ribera hacia 1895 en Las Palmas. Colección Canarias 7).

Dicho proceso vino ayudado por el progresivo retroceso de la industria naval de buques veleros y la obsolescencia de los astilleros antiguos para los ya consolidados barcos de vapor e hidrocarburos. En los años anteriores a la primera contienda mundial, dichas empresas extranjeras ya monopolizaban el sector, circunstancia que continuaría estando vigente en los años treinta y cuarenta. De hecho, las principales empresas astilleras en el Puerto de La Luz (la Grand Canary Coaling y la Blandy Brothers) se fusionaron en esta actividad hacia 1931, constituyendo la Grand Canary and Blandy's Engineering y, presumiblemente, afianzando aún más su capacidad competitiva (QUINTANA, F., 1992: 156).

En el caso de la actividad carbonera ocurriría algo parecido en tanto que en 1930 todas la empresas extranjeras a excepción de la Woermann y la Sociedad Petrolífera Española organizan dicho abastecimiento y su comercialización monopolizando dicha faceta de la vida portuaria.

Entre todas ellas, la Grand Canary Coaling Co. sobresalía en cuanto a ocupación superficial dentro del recinto si tenemos en cuenta que fue usufructuaria de varias concesiones regularizadas mediante la R.O. de 5 de junio de 1914, con vistas al desarrollo de los servicios portuarios. La primera de ellas en julio de 1886, incluyó un total de 7.884 m² para un depósito de carbón y muelle gabarrero. En 1896, se le otorgaron unos 8.956,5 m² para un varadero y talleres anexos capaces de recoger embarcaciones de más de 1.500 toneladas, a los que le seguiría nuevo permiso en 1909 para oficinas dentro de la anterior concesión. Para otro varadero, se le otorgaron una nueva superficie de 2.100 m² hasta completar unos 18.940 m² (QUINTANA, F., 1985: 221). La Wilson Sons, con 10.769 m² y la Blandy Brothers, con 9.029 m², le seguirían, encontrándose el resto a cierta distancia.

Mientras, el empresariado local se conformaba con pequeñas zonas de construcción y reparación de barcos pesqueros de madera (los *pailebot*) que faenaban en el banco canario-sahariano, o bien se integraban como empleados en las compañías anteriores; si bien en otras actividades portuarias tuvieron mayor presencia, sobre todo la industria pesquera. Sólo algunas excepciones hispanas como la de Miguel Curbelo y C^a con 6.100 m² usufructados, Juan Ramos Guerra y la Compañía de Almacenes Generales de Depósito de Gran Canaria, ambas con más de 5.000 m² dedicados a explanada, almacenes y muelle respondían al predominio extranjero.

La industria pesquera fue otro de los elementos que constituyeron el frente portuario manufacturero de La Luz, si bien existían algunas factorías dispersas en otros enclaves del espacio capitalino.

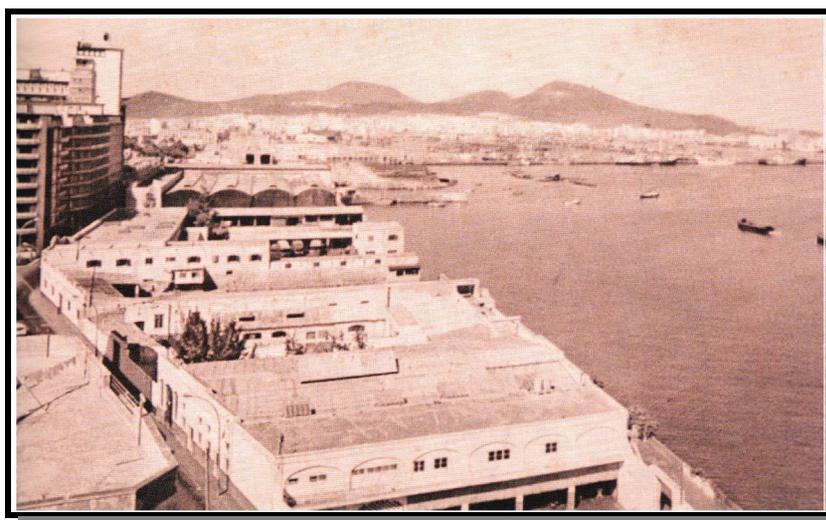
Ya desde principios del siglo XIX, la tradicional actividad de salazones y manufacturación del pescado en el Archipiélago iniciaría los primeros intentos de abandonar su carácter artesanal y su organización gremial en favor de una modernización y capitalización de sus estructuras.

En las últimas décadas de esa centuria, dichos intentos empezaron a estructurarse en una directa estrategia de convertirla en uno de los baluartes del tejido industrial isleño, junto con las manufacturas del tabaco y de la caña de azúcar; fruto de lo cual se produce un movimiento inversor con capital preferentemente español procedente de un espacio agrario en continua inestabilidad, determinando la aparición de las factorías

propiamente industriales.

Tras un primer intento de iniciar el proceso en el islote de La Graciosa (Lanzarote) hacia 1876 para aprovechar el filón productivo del banco norteafricano, y que no llegó a concretarse, se produjo una promoción entusiasta del potencial de Gran Canaria para dicho desarrollo, mencionando La Isleta como área de gran interés (PÉREZ, F., 1881).

Entre otros movimientos inversores (MARTÍNEZ, J., 1992), sobresalió la creación a principios del siglo XX y con ese fin la sociedad Pesquerías Canarias, S.A. en la isla, teniendo como resultado un apreciable dinamismo en la creación de empresas, sobre todo a partir de la década de los años veinte. El resultado hacia 1933 sería la ubicación en Gran Canaria de 12 factorías que daban empleo directo a 85 personas (MACÍAS, A., 1983) e indirecto, mediante la faena en el mar, a unas 2.000 familias (SUÁREZ, M., 1996). En Arrecife (Lanzarote), existirían otras 4 factorías (*véase el Cuadro 7*).



El frente portuario de Las Palmas de Gran Canaria constituyó uno de los espacios insulares con una impronta industrial mejor definida durante la primera mitad del siglo XX, representado en un corredor de almacenes, factorías y astilleros.

(Frente portuario de Las Palmas a mediados de siglo.
Colección La Provincia).

En cualquier caso, hasta los años cincuenta la ciudad acogería en torno a las 25 instalaciones (FLORIDO, A., 1999: 194), teniendo en el frente marítimo-portuario y el Barrio de La Isleta su principal área de desarrollo. Sólo el secadero de San Cristóbal