

ANTECEDENTES DEL TURISMO EN LA ISLA DE GRAN CANARIA Y EN MASPALOMAS COSTA CANARIA

JOSÉ ÁNGEL HERNÁNDEZ LUIS

Es objeto de este apartado abordar una sucinta historia del turismo en la isla de Gran Canaria como precedente del desarrollo ulterior de esta actividad en la franja costera meridional. De igual modo, trataremos la enorme transformación sufrida por Maspalomas en las últimas centurias. De ese núcleo tradicional y casi olvidado, si no fuese porque es el enclave más meridional de la Isla, y que condicionó la construcción en él del faro, en servicio desde 1890, surgió años más tarde la urbanización turística más importante de Gran Canaria y del Archipiélago por extensión: Maspalomas Costa Canaria. Esta urbanización, como veremos en el siguiente apartado, comenzó a edificarse a comienzos de los años sesenta, pero su uso turístico fue posible porque en otros espacios de la Isla, principalmente en Las Palmas de Gran Canaria, se fue forjando durante bastante tiempo una apreciable corriente de turistas, amparada en el capital inglés (impulso del Puerto de La Luz, construcción de hoteles, etc.).

Posteriormente, en los años sesenta, cuando empezó a tomar auge el denominado *turismo de masas*, asociado en su mayor parte a un turismo de sol y playa, las inversiones turísticas se decantaron por la vertiente meridional de la Isla, con unas condiciones climáticas envidiables para este fin, a lo que hay que unir el enorme potencial paisajístico y un suelo mucho más asequible económicamente que el de Las Palmas de Gran Canaria.

En suma, el municipio de San Bartolomé de Tirajana, entidad que en la actualidad acoge a algo más del 70% de las camas turísticas de Gran Canaria, ha sufrido una

transformación radical en sus estructuras sociales, económicas y demográficas. Para dar cuenta de ello, nos adentramos en una breve visión histórica del municipio a través de la perspectiva de viajeros ilustres, guías turísticas y de estadísticas representativas, con el fin de demostrar los profundos cambios habidos y que serán objeto de mayor detalle en los próximos apartados, aunque en esta ocasión con una visión más reciente.

1.- EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TURISMO EN GRAN CANARIA.

Hasta la década de los ochenta del siglo XIX, el turismo que llegaba a Gran Canaria era muy esporádico. Esto se debía a factores tanto externos como internos. Entre los primeros, cabe señalar el escaso conocimiento de las Islas, la carencia de líneas marítimas regulares, la dependencia de la navegación a vela -a expensas del viento- y la centralización de las visitas en la isla de Tenerife, por aquel entonces capital de Canarias. Entre los factores internos destacaba la carencia de infraestructuras adecuadas, principalmente portuarias, de carreteras y de alojamiento, así como un mínimo de servicios en restauración, limpieza, medios de transporte, etc.

En cualquier caso, se trataba de un turismo que principalmente venía a Canarias por tres razones: 1.- con fines comerciales; 2.- de investigación, como algunos ilustres científico-naturalistas que estuvieron en Gran Canaria entre los que cabe destacar a Berthelot; y 3.- para la cura de enfermedades, sobre todo las relacionadas con el aparato respiratorio dado el buen clima de las Islas, como bien reconocían algunos autores al argumentar que *"la temperatura del aire no es en ninguna parte más deliciosa que en la isla de Canaria"* (Glas, 1976; 63). Igualmente, Douglas decía de Las Palmas de Gran Canaria que *"tiene el mejor clima del mundo que nosotros hayamos conocido,"* (...) Gran Canaria *"es la más afortunada de las Islas Afortunadas"* (Douglas, 1887; 14). Debido a ello, este médico británico recomendaba este clima para la curación de la bronquitis crónica, el reumatismo crónico o las enfermedades de edad avanzada, entre otras.

En suma, era un turismo muy escaso y elitista, con gran poder de gasto y que se asentaba en la vertiente de barlovento y próximo a la capital insular debido a la dificultad de los caminos interiores y a la escasa oferta de alojamiento más allá de este entorno.

A partir de los años ochenta del XIX, y hasta la I Guerra Mundial, Gran Canaria experimentó un notable despegue tras la crisis del parásito de la tunera -conocido como *cochinilla* y que se utilizaba como tinte natural-. También es importante señalar la aplicación efectiva de la



Plena actividad en el Muelle de Santa Catalina de la capital grancanaria en el año 1911.

Ley de Puertos Francos de 1852 que, sin duda, le proporcionó un importante impulso a la actividad comercial.

De esta manera, y al socaire de algunas guías publicadas en inglés, como la de Stone (en 1887), o la de Brown (en 1889), Canarias se conocía cada vez más en el extranjero, especialmente en las Islas Británicas. Los barcos fruteros favorecieron la llegada de estos turistas y así *"desde el mes de octubre principia a llegar a Las Palmas considerable número de viajeros de distintas nacionalidades y en su mayoría ingleses, a reparar sus fuerzas en este privilegiado clima, o buscar alivio a sus dolencias; constituyendo una importante colonia de extranjeros que se distribuyen en toda la isla en continuas excursiones hacia el interior, encontrando siempre el sitio a propósito para sus diferentes gustos y aficiones, quedándose unos en los pintorescos y floridos pagos de Tafira y Ex-monte Lentiscal, lejos de la sociedad y en contacto con la Naturaleza; prefiriendo otros Las Palmas, por la comodidad y confort de sus magníficos hoteles y el trato social distinguido de sus moradores"* (Reina, 1893; 52).

Este turismo se vio favorecido por una mejora considerable de las infraestructuras, como es la construcción desde 1883 del Puerto de La Luz, que reemplazaba al homónimo de Las Palmas, con graves carencias. A comienzos de los años noventa ya se había convertido en el principal fondeadero de Canarias y por él transitaba un gran porcentaje del tráfico marítimo que se acercaba a las Islas. Como ejemplo ilustrativo de ello, tenemos que en 1883 entraron unos 236 vapores, mientras que la cifra se elevó a 4.423 en 1910. Tal era la actividad generada por el Puerto, que a comienzos de la década de los noventa *"1.500 hombres trabajaban diariamente sólo en el tráfico del carbón mineral"* (Reina, 1893; 35). También mejora la red de carreteras, pues en 1911, los potenciales turistas ya podían desplazarse por ellas desde la capital a Agüimes, la Vega de San Mateo, Teror y la costa de Arucas.

Por su parte, en esta etapa se construyen varios hoteles en Las Palmas de Gran Canaria y Santa Brígida, muchos de ellos al amparo del capital inglés, especialmente

los de mayor calidad. No obstante, los británicos también contaban con importantes intereses en otros sectores, como por ejemplo en las grandes vegas agrícolas cercanas a la capital, por lo que al final también invirtieron en la construcción del Puerto de La Luz para así dar salida a una producción agraria ya altamente capitalizada con abonos químicos, acequias, embalaje de los frutos, etc. Tampoco hay que olvidar otras empresas -igualmente de capital inglés-, necesarias para la potenciación del tráfico marítimo, así como del turismo en Las Palmas de Gran Canaria, como fue el caso de la Sociedad "City of Las Palmas Water", abastecedora de agua y cuyas acciones llegaron a cotizar en la misma Bolsa de Valores de Londres. Síntoma de la pujanza británica por estos años fue la publicación en Las Palmas de Gran Canaria de los semanarios en lengua inglesa: *The Canary Islands Review* entre 1903 y 1904 y *The Canary Islands Gazette*, que sucedió al anterior y que tuvo una vida muy efímera en 1904.

De esta manera, en Las Palmas ya existían unos seis hoteles en 1905, a saber: el Santa Catalina, el Metropole, el Quiney, el Cuatro Estaciones, La Unión y La Montañesa, siendo los tres primeros los más importantes. También hay que destacar otros tres en el Puerto de La Luz: el Rayo, el Tranvía y La Marina, en total nueve. A éstos habría que añadir otros dos en Santa Brígida: el Inglés y el denominado también Santa Brígida (Zumbado, 1905). El resto de alojamientos de la Isla -un total de trece-, se correspondían con fondas o casas de huéspedes de inferior calidad, y ninguno de ellos se localizaba en el sur.

Del mismo modo, el capital inglés se introdujo en los servicios de transporte, y en 1888 comenzaron a operar los primeros vapores interinsulares de mano de la *Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios* -filial de la *Elder & Dempster*-. Esta naviera impulsó la exportación frutera desde las islas periféricas hacia las centrales -e incluso dentro de estas mismas islas ante la carencia de



El hotel Santa Catalina, uno de los más emblemáticos de Las Palmas de Gran Canaria, en sus primeros años.

carreteras-, a la vez que se favorecía el turismo interinsular de los extranjeros que fundamentalmente llegaban a las islas centrales.

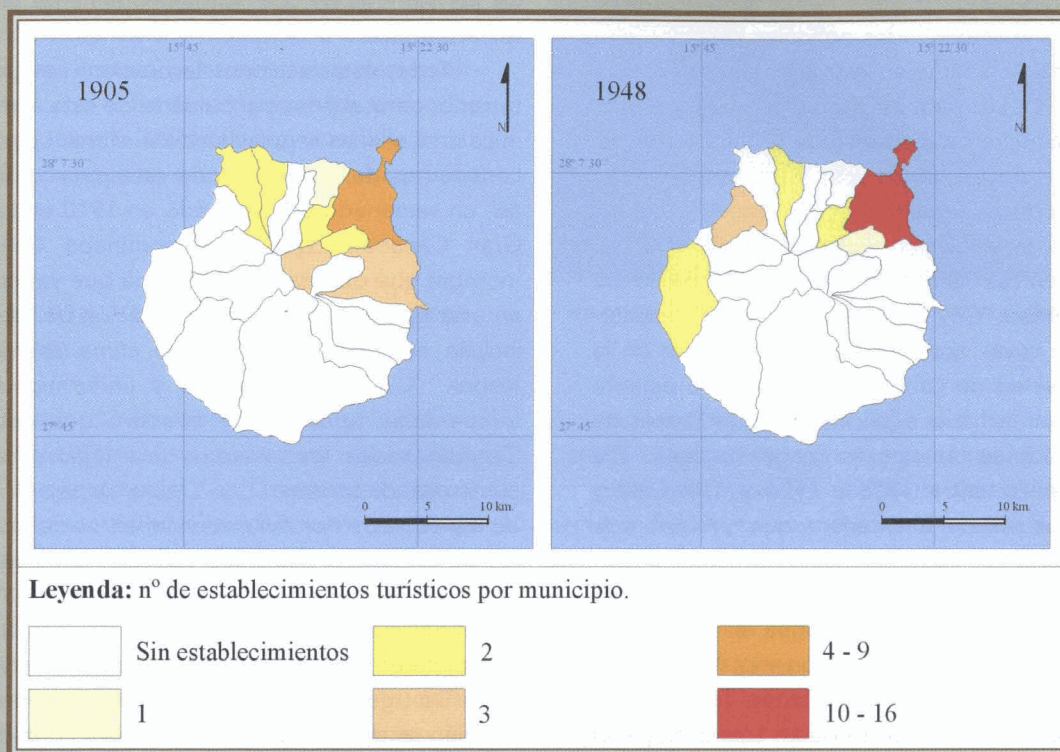
Todas estas acciones favorecieron evidentemente el turismo, pero el principal baluarte de esta actividad económica en Canarias seguía siendo el clima. Los canarios eran conscientes de las delicias de este para los extranjeros y, así, un semanario que se fundó en 1910 en Las Palmas de Gran Canaria y que se denominaba *Canarias Turista* -nombre que denota la importancia que ya tenía el turismo en esta época-, introducía información de temperaturas, e incluso se decía que "nuestro clima es nuestro mayor tesoro." (...) "La benignidad y uniformidad de nuestra temperatura constituye el atractivo que encamina hacia Canarias todos los inviernos una legión, cada vez más numerosa, de turistas." (...) "Debemos aspirar a proveernos de aquello que nos falta: refinamientos del confort, primores de la cultura, superfluo del lujo, alicientes de la vida social, delicadezas de la civilización europea." (...) "Pero la base de nuestro trabajo tiene que ser una campaña constante en favor del clima" (*Canarias Turista*, nº 2, 1910).

De igual manera, el británico Latimer, en 1888, también se decantó por el Archipiélago debido a su clima, como bien describe en el primer capítulo de su libro titulado "porqué escogimos las Canarias", y es que según el autor "muchos desean escapar de nuestro severo invierno e irritante primavera -en incremento cada año-, encontrando en Canarias grandes ventajas para aprender más de estas Islas, de las que se podrá disfrutar tanto de un gran conocimiento como de su buen clima" (Latimer, 1888; 3).

Como decíamos, la fundación de *Canarias Turista* en 1910 respondía a una notable inquietud social a favor del turismo, siendo buena muestra de ello un extracto del editorial del primer número: "Esta revista se ha fundado para fomentar el turismo, como lo indica su nombre, y el turismo es, según un juicio en que todos absolutamente coinciden, la primera de las fuentes de riqueza que tenemos a nuestro alcance" (*Canarias Turista*, nº1, 1910).

En la misma línea se expresaban algunos autores por estas fechas, incidiendo sobre todo en la prosperidad económica que ello conllevaría para las Islas: "el turismo, explotado con inteligencia y perseverancia, supone una renta cuantiosa que irá creciendo de año en año y que en poco tiempo nos daría un sólido bienestar, repartido entre todas las clases sociales." (...) "El turismo es dinero, es riqueza, es abundancia, es contratación, es progreso económico y social, es cultura, que cambiaría la faz del país en pocos años" (González Díaz, 1910; 127). No obstante, si se lee con detenimiento esta cita, se puede observar cómo, desde una fecha tan temprana, el autor condicionaba dichos beneficios a un uso "inteligente" de esta actividad, que

ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS Y EXTRAHOTELEROS POR MUNICIPIOS EN GRAN CANARIA (1905-1948).



FUENTE: Zumbado, C. (1905). VVAA (1948).

si bien es una expresión muy general, puede contar con todas las interpretaciones posibles.

En este contexto de revalorización del fenómeno turístico hay que destacar algunas iniciativas privadas en favor de esta actividad como, por ejemplo, la constitución por estos años -concretamente en marzo de 1908-, del *Real Club Náutico de Gran Canaria*. Entre el articulado de sus estatutos destacaba "la promoción del deporte marítimo y el fomento del turismo en la Isla" (Ramírez Muñoz, 2000; 76), como uno de sus principales objetivos. No en vano, la Sociedad gestionó notables descuentos en transportes y alojamientos con el fin de atraer más turistas, organizó fiestas, editó un álbum-guía de Gran Canaria en varios idiomas, etc. (Ramírez Muñoz, 2000; 77-78).

Dos años más tarde, y también en Las Palmas de Gran Canaria, se aprobaron los estatutos de la *Junta de Turismo*, presidida por el Alcalde de la Ciudad y como vicepresidente, el Conde de la Vega Grande. Entre éstos destacaba el artículo "2", apartado "d", al argumentar que la Junta y "entendiendo que el turismo es una de las bases principales para la riqueza del país, le organizará y fomentará, gestionando rebajas de pasajes y hoteles; facilitando

ticketts, que por un precio fijo y económico proporcionen comodidades al viajero, para visitar esta isla; celebrando festejos en determinadas épocas del año y haciendo en fin una activa propaganda, para convertir esta ciudad en un gran centro del turismo mundial" (Canarias Turista, nº 6, 1910). Estos estatutos fueron aprobados sin ninguna discusión, hecho que, *a priori*, nos aproxima a las expectativas turísticas de toda la sociedad de la época.

Años más tarde, a comienzos de la I Guerra Mundial, es decir en 1915, nació otra Sociedad denominada: *Fomento y Turismo de Gran Canaria*, y que fue el precedente del *Sindicato de Iniciativas y Turismo*. No obstante, sus actuaciones se vieron bastante coartadas por la conflagración bélica, que especialmente incidió en el turismo a través de una disminución de viajeros a las Islas y en un aumento extraordinario de los precios de los materiales para la construcción. Entre sus proyectos ya realizados en Las Palmas de Gran Canaria a comienzos de 1917, destacaban algunas actuaciones que hoy bien podrían circunscribirse a un *Plan de Excelencia Turística* pues se basaban, entre otras, en el alumbrado y arbolado, sin olvidar otros puntos de interés como era la potenciación de

los conciertos o de las fiestas de carnaval (Fomento y Turismo de Gran Canaria, 1917; 5).

Además, la Sociedad tenía en estudio otras actuaciones de interés como era un paseo marítimo en Las Canteras, un boletín turístico de la Isla que se repartiría gratis en los barcos, hoteles, etc., impresión de una guía ilustrada en varias lenguas, envíos diarios de telegramas a la prensa con mayor tirada del exterior sobre las temperaturas en la capital, etc. Sus socios alcanzaron la cifra de 1.998 a comienzos del año 1917, de los que 13 integraban los denominados "socios protectores" y entre los que destacaban las principales personalidades de la Isla (el Marqués de Arucas, Pedro del Castillo y Manrique de Lara o Adán del Castillo Westerling, entre otros), o también entidades relacionadas con el Puerto (Miller y Cía., Elder & Demspster, Blandy Brothers y Cía., Fyffes Ltd., Compañía Carbonera de Las Palmas, etc.).

También se implicó esta Sociedad en algunos trabajos de mayor envergadura hasta su desaparición a finales de 1928, debido a motivos políticos que, sin duda, no eran del agrado de la Dictadura de Primo de Rivera. Entre ellos, cabe destacar algunas actuaciones destinadas a la mejora del nivel cultural de la población, como fue la construcción de un grupo escolar en San José en 1927 (Hernández Jiménez, 1994; 24).

Entre las dos guerras mundiales, el turismo en Gran Canaria volvió a potenciarse progresivamente tras haber cerrado sus puertas algunos establecimientos emblemáticos como consecuencia del conflicto bélico, entre los que cabe destacar la clausura del Santa Catalina, El Metropol, El Victoria o El Santa Brígida. Este resurgir del turismo fue consecuencia del despegue económico de los años veinte en Europa, así como del restablecimiento de las conexiones marítimas con el continente, cada vez más en buques tipo crucero. No obstante, un gran porcentaje del turismo seguía viniendo a las Islas por motivos sanitarios, a la vez que ya empieza a ponerse de moda el *turismo de baño*, fundamentalmente en la playa de Las Canteras (Riedel, 1972; 523).

Es también el período en el que tuvo lugar la apertura oficial del aeropuerto de Gando en 1930, si bien con anterioridad habían amerizado varios hidroaviones en las bahías de La Luz y de Gando, aunque no para el transporte de viajeros, sino como escala en los frecuentes *raids* entre los tres continentes. De hecho, la mencionada Sociedad de *Fomento y Turismo de Gran Canaria*, ya había solicitado en abril de 1922 la apertura de un aeródromo en Gando para dar cobertura a uno de estos *raids* entre la Península y las Islas (VV. AA., 1996; tomo II, 130). No hay que olvidar que en esta etapa, el tráfico de viajeros por avión seguía siendo muy escaso en comparación con el marítimo, pues el aeropuerto de Gran Canaria no llegó a

sobrepasar los 10.000 viajeros hasta 1945, aunque condicionado por las vicisitudes bélicas (interior y exterior), al igual que por la crisis de postguerra.

En el año 1930, comenzó a reeditarse la Revista *Canarias Turista*, aunque tuvo una vida muy efímera, pues desapareció al año siguiente. En cualquier caso, en esta segunda etapa sobresalió un editorial de dicha Revista, de junio del mismo año y con motivo de la creación del *Patronato Nacional de Turismo*, en el que se destacaban los beneficios de esta actividad, así como la potencialidad del país en esta materia, al argumentarse que el turismo "puede nivelar (la nivela de hecho en Francia y en Italia) la balanza comercial de un país. El turismo es un factor económico de primer orden en nuestra época." (...) "España, cuyas condiciones excepcionales para luchar con éxito en esta competencia industrial son evidentes y reconocidas por los mismos competidores, tiene muchos motivos para querer asegurarse esta fuente de riqueza, dotando a la naciente industria del turismo de utillaje indispensable para la eficacia y el éxito" (*Canarias Turista*, nº 218, 1930).

Como habíamos constatado en los períodos precedentes, esta etapa también se caracterizó por un turismo de élite, con alto poder de gasto, como queda de manifiesto en la siguiente cita de comienzos de los años treinta: "no hace muchos meses, con motivo del arribo del trasatlántico "France" al puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde permaneció por espacio de ocho horas, me decía el capitán del buque que los 150 turistas que desembarcaron -teniendo todos los gastos de viaje pagados- habían cambiado a bordo, antes de desembarcar, más de pesetas 30.000 para pequeños gastos en tierra, sin perjuicio de lo cual tuve ocasión de ver a muchos de ellos hacer compras en moneda de su país" (Peypoch, 1930). Este dinero traducido a euros actuales supone más de 120 por viajero.

También es una etapa en que la demanda de turismo por parte de la sociedad se plasmó en la creación de varios organismos tras la desaparición, a finales de 1928, de la antigua Sociedad de *Fomento y Turismo*. Así, por ejemplo, disuelta esta en noviembre de dicho año, se fundó al mes siguiente el *Patronato Provincial de Turismo*, con el fin de estimular la actividad turística en las tres islas orientales. De la misma manera, en diciembre de 1931, se aprobó la creación de la *Junta de Turismo*. En julio de 1934, se constituyó el *Sindicato de Iniciativas y Turismo*, de los que fueron sus principales defensores Domingo Doreste ("Fray Lesco"), y los hermanos Martín-Fernández de La Torre, uno como arquitecto y el otro como artista (Hernández Jiménez, 1994; 31). Sus principales actuaciones se centraron en la urbanización y ornato de la playa de Las Canteras, aunque se extendieron a gran parte de los otros campos (mediación en la aplicación abusiva de tarifas de transporte, potenciación de

la cultura canaria, mejora del arbolado de la Ciudad, un proyecto de albergue en La Cruz de Tejeda, etc.).

No obstante, este último proyecto ya fue considerado desde, al menos, el comienzo de los años treinta y por iniciativa del Cabildo Insular -y no por el capital inglés como venía siendo habitual-. Así, a finales de 1932 se procedió a la expropiación forzosa del espacio que ocuparía el albergue, comenzándose las obras en el mes de septiembre de 1935 -y tras un paréntesis por la Guerra Civil- no se concluyeron hasta 1940. En cualquier caso, el citado establecimiento no entró en funcionamiento hasta mayo de 1949, pero con multitud de problemas, que lo llevarán a diversos cierres y su transferencia, por último, al *Ministerio de Información y Turismo* en 1963.



La playa de Las Canteras, en Las Palmas de Gran Canaria, fue el referente turístico de la Isla hasta casi los años setenta en que cede su protagonismo ante las playas de Maspalomas. En la imagen, las Canteras en los años veinte.

Pues bien, en 1934, Las Palmas de Gran Canaria ya disponía de una docena de hoteles entre los que destacaban el Metropole, el Monopol y el Atlantic entre otros (V.V.AA., 1934). El resto de la Isla, si exceptuamos Santa Brígida, continuaba casi al margen de la corriente turística y sus paisajes sólo servían como soporte del turismo de la capital insular.

Con la finalización de la Guerra Civil, y en las postmetrías de la II Guerra Mundial -etapa que por lógica había supuesto un notable retroceso del número de viajeros a las Islas-, vuelven a surgir con fuerza las iniciativas turísticas, si bien nunca habían quedado en el olvido como lo demuestra la entrada en servicio del Gran Hotel Parque a comienzos de los años cuarenta, o los intentos por construir el Pueblo Canario que había impulsado el recién fallecido Néstor.

El año 1945 fue especialmente prolífero en actuaciones turísticas en comparación con los años anteriores, pues en enero comenzó a publicarse la revista del *Sindicato de*

Iniciativas y Turismo denominada *Isla*, revista ésta que duró más de 25 años y que se entregaba gratuitamente a los turistas. También cabe destacar en ese año la visita del Director General de Turismo a Gran Canaria, adentrándose incluso hasta Tejeda por la carretera recién terminada, además de Arucas y Maspalomas, donde estudió las posibilidades turísticas de estos parajes.

Pero fue en los años cincuenta cuando ya el turismo comenzó a tomar un cierto protagonismo, pues tan sólo la capital disponía de más de una docena de hoteles a finales de la década anterior (V.V. AA., 1948). No obstante, fuera de la capital sólo destacaban los hoteles-balnearios de Azuaje y Los Berrazales (en Firgas y Agaete, respectivamente) y el resto de la oferta se completaba con algunas fondas y casas de huéspedes, todas ellas en los municipios orientados al barlovento. También habría que mencionar la apertura en 1949 del Parador de La Cruz de Tejeda (Riedel, 1972; 524), si bien sus primeros años de vida fueron bastante erráticos con continuos cierres.

Hay que destacar, en la década de los cincuenta, la finalización del Pueblo Canario -concretamente en 1956-, con objeto de albergar la obra de Néstor y, además, para impulsar el "tipismo" del que siempre fue fiel defensor. En estos años también fueron continuas las alusiones al futuro prometedor de Maspalomas, como se verá en el siguiente punto.

Por su parte, el aeropuerto de Gando ya superaba holgadamente los 100.000 pasajeros en 1959 y el crecimiento del tráfico fue vertiginoso en la década siguiente, pues, en 1969, el tráfico casi alcanzó los 1.4 millones de viajeros (V.V. AA., 1996; tomo II, 488), de los que un 40% entraron a través de vuelos internacionales, y que por extensión se pueden clasificar todos ellos como turistas. No en vano, la Isla fue la primera de Canarias en introducirse dentro de los circuitos de los *chárter*s aéreos -concretamente en el invierno de 1958 a 1959 y entre Estocolmo y Gran Canaria (Fernández Fuster, 1991 a; 688)-. Este tipo de tráfico fue el artífice del despegue del turismo de masas en los años sesenta, por cuanto supuso un progresivo descenso de los costes del desplazamiento, que coincidió, además, con las primeras edificaciones de Maspalomas Costa Canaria.

Esta mayor accesibilidad económica del transporte, conjuntamente con el incremento del nivel de renta en Centroeuropa, además de la generalización en estos países de las vacaciones remuneradas y del sistema de pensiones, facilitó la aparición del turismo de masas que se canalizó, fundamentalmente, hacia los países europeos del Mediterráneo.

Pero el despegue turístico de España -y en particular de Canarias-, no tuvo lugar hasta que el país logró abrirse en la escena internacional (ingreso en la *Organización de*

Naciones Unidas en 1955, tres años más tarde en el *Fondo Monetario Internacional* y en 1959 en la *Organización Europea de Cooperación Económica*). Paralelamente, el *Plan de Estabilización Económica* de Ullastres de 1959, con el objetivo, entre otros, de mejorar la balanza de pagos, obtuvo sus frutos con la potenciación de la actividad turística y la permisividad de las inversiones extranjeras en España dadas por el *Ministerio de Información y Turismo*. Entre la legislación que controlaba las inversiones turísticas en esta etapa, cabe destacar la *Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional* de 1963, que regulaba las intervenciones urbanas en dichos espacios, y como apoyo a esta Ley había sido fundada escasos meses antes la *Empresa Nacional de Turismo*, con el objeto de potenciar la construcción de los alojamientos y todos los servicios anejos. Por último, la Orden de 1965 por la que se regulaba el *Crédito Hotelero* y la *Ayuda para Construcciones Turísticas*, a través del *Banco Hipotecario Español*, supuso el impulso definitivo al sector, pues facilitaba aún más la tarea a la iniciativa privada en materia de construcción, ampliación, modernización y transformación de los diversos establecimientos (de alojamientos, restaurantes, mobiliario y "cualquier otra construcción que pueda considerarse necesaria o de repercusión en actividades turísticas"¹). No obstante, el *Crédito Hotelero* ya existía desde 1942 con el apoyo del denominado *Banco de Crédito Industrial*, aunque con unas limitaciones para su concesión bastante más severas en comparación con los años sesenta.

También es importante destacar la declaración del Archipiélago como *Zona de Interés Turístico Nacional* en enero de 1963, algo que ya había sido solicitado insistentemente por el *Centro de Iniciativas y Turismo de Gran Canaria* desde mayo de 1959. Esta declaración conllevó ventajas significativas ya que las Islas recibieron fondos estatales para adecuar las infraestructuras de apoyo al turismo, así como una mayor permisividad en la política del crédito hotelero para el inversor particular o en sociedad.

A esta política se le unieron los *Planes de Desarrollo* a partir de 1964 y que se plasmaron, sobre todo, en las actuaciones para potenciar los planes de carreteras y aeropuertos, además de abordar los principales problemas para el desarrollo del turismo. Entre los que se apuntaban en el *I Plan de Desarrollo* estaba la carencia de alojamiento en las Islas, las deficientes conexiones marítimas, la escasez de propaganda y de personal especializado, así como una pésima infraestructura viaria, ausencia de planes de ordenación, escasez de agua y una estacionalidad muy elevada que no permitía un aprovechamiento óptimo de la oferta durante todo el año (*Organización Sindical*, 1963; 87-88).

Si estas eran las iniciativas estatales, no menos importantes eran las que llevaban a cabo las organizaciones privadas con sus inversiones directas en la infraestructura de alojamiento, pero también organizando eventos, como la *XXIII Asamblea Mundial de los Skál Clubs* en 1963 en las dos islas centrales, hecho que "significó el lanzamiento internacional de las Islas" (Hernández Jiménez, 1994; 59). El *Skál Club* era una organización internacional que agrupaba -a nivel de dirección-, las agencias de viajes, hoteles, compañías de aviación, navieras, automóviles de alquiler, etc. De esta manera, el que Canarias contase durante unos días con estos directivos de 34 países logró, sin duda, atraer la atención internacional. También hay que destacar la publicación desde comienzos de 1964 del semanario *The Canary Islands Sun*, editado íntegramente en inglés en Las Palmas de Gran Canaria, y que especialmente hacía referencia al Archipiélago y su proyección turística. A este se unirá *Canary Islands Touring*, con un mismo enfoque y que vio la luz a comienzos de 1966 con una periodicidad mensual.

Así pues, desde mediados de los años sesenta, la oferta turística de Gran Canaria se fue decantando rápidamente hacia el sur y en detrimento de la capital, que había soportado durante décadas el peso turístico de la Isla. De esta manera, 1970 fue el año en que el sur de la Isla contó con más camas turísticas que la capital, con la entrada en el mercado, sólo en ese año, de casi 31.000 camas extrahoteleras entre San Bartolomé de Tirajana y Mogán (*Caja Insular de Ahorros*, 1974; 190). Sin duda, la *Ley Fiscal sobre Ayuda a Países en Desarrollo*, promulgada por el Ministro Federal de Hacienda Strauss en marzo de 1968, facilitó una avalancha de capital alemán hasta su vigencia a finales de 1972 (Gaviria, 1974; 334). De estas inversiones se beneficiaron especialmente las urbanizaciones de Puerto Rico (en Mogán) y, en general, Maspalomas Costa Canaria.

2.- TRANSFORMACIÓN DE MASPALOMAS COSTA CANARIA.

En las centurias anteriores, la isla de Gran Canaria fue visitada por numerosos estadistas y personalidades relevantes. La totalidad de ellos hicieron su entrada a través de la capital insular y, de éstos, se tiene constancia que un gran porcentaje extiende su visita a las entidades del interior más próximas y con una marcada pujanza económica y demográfica (Telde, Arucas, Santa Brígida, la Vega de San Mateo e incluso también Guía y Gáldar). Sin embargo, muy pocos fueron los que se adentraron en el sur de Gran Canaria y, cuando lo hicieron, sus visitas se limitaron a Agüimes y, en menor medida, a Tunte. De esta manera, las referencias al extremo sur de la Isla -o a su franja costera-, son a veces muy

1 - Orden de 20 de octubre de 1965, a propuesta de los Ministerios de Hacienda y de Información y Turismo por la que se *Regula el Crédito Hotelero y la Ayuda para Construcciones Turísticas*. Artículo 1, apartado c.

difusas, por lo que globalmente la información que nos han aportado sobre el paraje de Maspalomas o bien es nula, o está mediatizada por las publicaciones anteriores.

Sólo cabe hacer la salvedad de los que llegaron por mar, entre los que hay que mencionar a Cristóbal Colón, que en su cuarto y último viaje a América, recalca en 1502 en Maspalomas para hacer provisión de agua, leña y víveres. Pero más frecuente fue el paso de la piratería, como por ejemplo la escuadra de Van der Does en 1599 *"para hacer sus aguadas y llevarse cautivos a los incautos pastores que encontraban"* (Cazorla, 1995; 127).

Así pues, es la perspectiva de estos viajeros ilustres, más las referencias a una serie de estadísticas clave desde un punto de vista evolutivo hasta mediados del siglo XX, las que nos proporcionen una visión más o menos real de cómo fue evolucionando este espacio y por qué. Y es que el cambio económico y demográfico experimentado en la isla de Gran Canaria en los cuatro últimos decenios ha transformado por completo la franja costera meridional de la Isla. De espacio marginal y casi sin ningún valor añadido durante siglos, ha pasado a ser en este escaso tiempo el motor económico de la Isla, e incluso de Canarias, conjuntamente con otros espacios.

En 1678, cuando Fray José de Sosa realizó una descripción de la topografía de Gran Canaria, *"Maspaloma"* y más en concreto el *"Llano de Axulagal"* (que comprende la Charca y el Faro), pertenecía a la familia de Pérez de Villanueva, con notables problemas para legalizar en firme la propiedad (Cazorla, 1995; 128-131), incidiendo esta circunstancia en un bajo rendimiento de las tierras a su cargo. Este estado de cosas condicionó, con otros factores como el climático, escasa población, etc., el que en 1678, el autor le diese escasa importancia a la vertiente de sotavento de la Isla –y, por ende, a Maspalomas–, en estos términos: *"en la parte del Sul es donde ai mas puertos y a menudo amenisimas plaias de arenas y espasiosas y muy dificultosas de guardar, maiormente en lo que toca por la ciudad de Telde hasta mas de 6 leguas la costa en la mano, caminando hacia el Sul, y de ai al oeste lo mas son plaias y puertos abrigados y calmosos por estorvar de los tiempos y sus batimientos de olas, la tierra y su altura y cursar en esta afortunada ysla Gran Canaria dichos [puertos] del este a Norte y de Norte a oeste que del este a sul y de sul a oeste. Todos estos puertos y arenosas plaias slacos?? para guardo si fuera necessario hacer en ello muchos castillos y tener gente pagadas con perpetuidad y abundancia para sus sentinelas. Empero nada de eso es importante por estas partes costas muy apartadas de comersio y gente"* (Sosa, 1994; 60).

Por su parte, en 1741, el lugar de Tirajana abarcaba una superficie que comprendía a grandes rasgos los actuales municipios de San Bartolomé de Tirajana y de Santa Lucía de Tirajana, es decir, una extensión que rondaba el

25% de la superficie insular. A este porcentaje sólo le correspondía el 5.3% de la población y un 7.7 de la superficie cultivada de grano, es decir: trigo, cebada, centeno y millo (Tous Meliá, 1997; 136 y ss.).

En la estadística del ingeniero militar Antonio Riviere, y que se recoge en el libro de Tous, no consta siquiera una entidad de población significativa en la costa, pues a buen seguro la población prefería las medianías y cumbres del municipio para así resguardarse de los frecuentes ataques de los piratas, como el desembarco del holandés Van der Doeze en Maspalomas, a finales del siglo XVI, tras saquear la capital insular (Santoyo, 1979; 507). Del mismo modo, es lógico pensar que una población volcada por entero a las labores agrarias, optase por beneficiarse de los numerosos manantiales de la Caldera de Tirajana y su entorno, al igual que de un índice pluviométrico y de humedad mayor –dentro del contexto de máxima aridez que caracteriza esta vertiente de sotavento de la Isla–, ubicándose a mayor altitud. Sólo conviene recordar, como ya se ha visto en otros capítulos, que las precipitaciones en algunas entidades como Cercados de Araña, o el mismo Tunte –a algo más de 900 metros de altitud–, alcanzan los 450 mm. anuales, frente a los 100 de Maspalomas.

En suma, Antonio Riviere sólo señala el lugar de Maspalomas, conjuntamente con el Castillo del Romeral, Tarajalillo, Las Burras, Meloneras, etc., para resaltar las condiciones de estos enclaves como posibles fondeaderos, destacando de Maspalomas que *"tiene agua en el río, pero no se puede entrar sin práctico por la boca"* (Tous Meliá, 1997; 146).

Con posterioridad, a comienzos del siglo XIX, Escolar y Serrano aportó una de las estadísticas más exhaustivas y valiosas que se hubieran hecho hasta entonces, señalando de estos parajes que *"Tirajana no está en decadencia, como lo manifiestan los adelantos, mejoras de cultivo y nuevas roturaciones que han hecho posible un aumento de la población, si las lluvias fuesen abundantes o si sus vecinos tuviesen dinero para efectuar perforaciones y extraer las aguas del subsuelo, la propiedad sería superior"* (Hernández Rodríguez, 1983; 365).

De hecho, de la lectura de las citadas estadísticas se deduce que la riqueza territorial de Tirajana, incluyendo las rentas generadas tanto de la agricultura como de la ganadería, ascendían a 718 reales por habitante, frente a los 593 de la isla de Gran Canaria en su conjunto o, lo que es lo mismo, a un 6.1% de la población de la Isla le correspondía un 7.4% de la riqueza territorial agraria. No obstante, hay que señalar que dentro de estos datos tenemos los referidos a la capital de la Isla, con algo más de 8.000 habitantes en ese entonces, y con una riqueza mayor en las actividades no vinculadas directamente con la agricultura y la ganadería.



Hasta la llegada del turismo, la pesca era una labor tradicional en La Charca de Maspalomas.

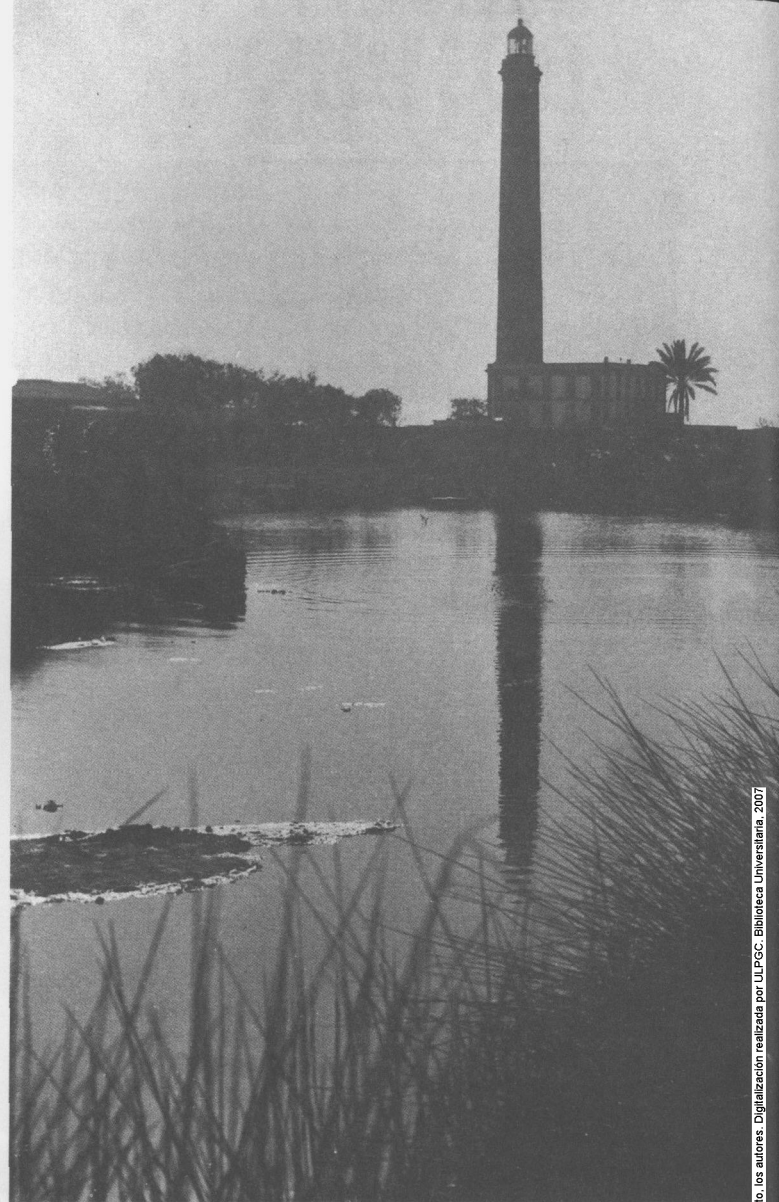
Otro dato a destacar y que demuestra la prosperidad de esta entidad debida fundamentalmente a la paulatina introducción del regadío, la tenemos en la existencia de unos 162 telares y 170 yuntas (Hernández Rodríguez, 1983; 370). Estos datos nos demuestran que en teoría casi uno de cada tres hogares poseía un telar o una yunta, proporción que en Maspalomas ascendía todavía más, pues cada 1.5 hogares contaba con alguna de estas máquinas que proporcionaban un cierto prestigio social. Además, la valoración de las fanegadas de millo y cebada, que representaban un 60% de la superficie cultivada de Tirajana, al igual que las cabezas de ganado cabrío y lanar (un 89% del censo), obtenían la máxima valoración por unidad de la Isla, conjuntamente con otras entidades que, tradicionalmente, se les ha considerado ricas en materia agraria (Vega de San Mateo, Telde, etc.).

En este contexto, no es extraño que si bien la densidad de población de Tirajana era muy escasa en comparación con la del resto de Gran Canaria, esta comenzó a crecer a un mayor ritmo en comparación con la Isla en su conjunto, e incluso ya se extendía progresivamente hacia la costa. De esta manera, Escolar nos aporta el dato de 36 vecinos en Maspalomas (unos 126 habitantes), dato que a pesar de lo comentado, tan sólo significaba un 3.8% de la población de Tirajana.

En 1849, Pascual Madoz ya destacó la existencia en el pago de Maspalomas de un oratorio y dos ermitas, hecho este que en el contexto de la sociedad de la época le daba cierta relevancia. También habría que añadir que este autor señala a Maspalomas como la cuarta entidad más importante de Tirajana, si hacemos la salvedad de Tunte. Y es que el regadío procedente del Heredamiento de Fataga, además de otros enclaves como Machogorrón, Artigones, Acequia Alta y Fuente de Las Hoyetas (Nadal Perdomo, 1983; 53), *"ha verificado la llanura que domina esta costa pantanosa, sin cuyo beneficio Maspalomas sería todavía un desierto, más ahora estos terrenos regenerados han cambiado de aspecto, y los campos de maíz y algunas granjas, pueblan los márgenes del camino que conduce a Juan Grande"* (Madoz, 1986; 62).

En esta línea de prosperidad relativa de la franja costera de San Bartolomé de Tirajana y en torno al año 1860, Pedro de Olive realizó una estadística detallada del Archipiélago, en el que señalaba la existencia de casi unos 3.100 habitantes en todo el municipio. Esto suponía que en el 21% de la extensión superficial de la Isla residía sólo un 4.5% de la población. Por su parte, en el pago de Maspalomas se encontraban censados unos 261 habitantes, lo que representaba un 8.5% de la población del municipio, frente a un porcentaje inferior a la mitad sesenta años atrás.

Este estadista también realizó un censo agrario sobre las tierras (media de los años 1857 a 1861) y sobre las



El faro es una de las principales referencias de los viajeros que escriben sobre Maspalomas desde finales del siglo XIX.

cabezas de ganado (datos de 1859). De él se desprende que en algo más del 21% de la superficie de la Isla y un 4.5% de la población, las tierras cultivadas sólo representaban un 3.6% de la Isla pero, sin embargo, poseían un 9.3% de las cabezas de ganado, principalmente cabrío. En términos globales, se puede decir que el municipio cedía ligeramente su protagonismo económico en relación con la estadística de Escolar de comienzos del mismo siglo, aún partiendo de la base de su disminución superficial como consecuencia de la segregación de Santa Lucía en 1814 (Suárez Grimón, 1996; 38), y es que ni siquiera alguno de los pagos de este municipio contaba con más población que Maspalomas.

Este menor peso económico dentro del conjunto insular condicionó el crecimiento medio anual acumulado de la población en las décadas siguientes, pues mientras la Isla alcanzaba el 1.55 entre 1860 y 1900, San Bartolomé de Tirajana y Maspalomas lo hicieron a un ritmo de 1.04 y 1.00 respectivamente. En efecto, si bien es verdad que en el

Nomenclátor de la población de 1900, Maspalomas ya contaba con 388 habitantes (coincide en este caso la población de derecho con la de hecho), lo que suponía un incremento de 127 habitantes, su peso porcentual dentro del municipio permaneció estancado (un 8.3%). Aún así, hay que destacar que Maspalomas ya ocupaba el tercer puesto por volumen de población, detrás tan sólo de la capital del municipio y Fataga.

Pues bien, en la línea de lo que venimos argumentando, durante todo el siglo XIX y gran parte del siguiente, la franja costera meridional de la Isla carecía de valor turístico alguno. Y es que, si bien es verdad que el turismo en la isla de Gran Canaria no es un fenómeno de hace escasas décadas, pues como hemos argumentado, se constata al menos desde el último tercio del siglo XIX, en el sur de la Isla sí se puede considerar bastante reciente. El perfil del turista de la época (básicamente de salud y de baños, que no de sol y playa), al igual que las pésimas condiciones de accesibilidad a este territorio, además de la estructura de la propiedad de la tierra en San Bartolomé de Tirajana -en manos del Conde de la Vega Grande en un 37% y que abarcaba toda la franja costera desde el Barranco de Tirajana hasta el de Arguineguín (Nadal Perdomo, 1983; 53)-, condicionaron el que un buen porcentaje de viajeros ilustres que visitaron Gran Canaria en esta época apenas hicieran referencia alguna a Maspalomas, y mucho menos a su potencialidad turística.

De esta manera, numerosos viajeros -especialmente ingleses y en menor medida alemanes, franceses e italianos-, que visitaron Gran Canaria a finales del XIX y comienzos del XX, apenas se adentraron en el desconocido sur de la Isla, pues cuando llegaban a San Bartolomé de Tirajana (hoy cabecera municipal de Maspalomas y distante 27 kilómetros por aquel entonces de la primera), solían retornar a la capital insular a través de la Cumbre o siguiendo la ruta costera del este tras cruzar las entidades principales de Santa Lucía, Agüimes, Ingenio y Telde. En cualquier caso, muchas de las referencias de estos viajeros sobre el *lugar* de Maspalomas se limitaban a la información histórica y complementaria sobre el desembarco del conquistador Pedro Cabrón en Arguineguín, o a la existencia de un importante faro desde finales del siglo XIX. •

La mayor parte de los viajeros ilustres que pasaron por Canarias en el siglo XIX y comienzos del siguiente sólo visitaron Tenerife, por el papel hegemónico que tenía entonces dentro del contexto del Archipiélago. De esta manera, algunos autores catalogaron hasta 95 viajeros de nacionalidad británica en estos años, de los que tan sólo 32 recalaron en Gran Canaria, en su mayor parte en las tres últimas décadas del XIX. El resto de las islas periféricas quedaban casi al margen, si exceptuamos la isla de La Palma (González Lemus, 1998; 265 y ss.).

Así, por ejemplo, entre 1883 y 1884, Canarias tuvo la fortuna de recibir a Olivia Stone, que describió cada uno de los enclaves interiores de las Islas con verdadero detenimiento, pero no es el caso del sur de Gran Canaria, a excepción de Tunte y sus alrededores. Y todo ello, a pesar de que en el mapa de la isla de Gran Canaria que ilustra su publicación, aparece un camino que conducía desde Tunte a Maspalomas y desde allí hasta Juan Grande y Agüimes (Stone, 1995; tomo II, 6).

Otros viajeros destacados de la época como, por ejemplo, Christ, que visitó Gran Canaria en el primer lustro de 1880, al igual que Latimer en 1886, Lee en el mismo año, Edwardes que lo hizo en 1887, o Withford en 1889 -entre otros-, siguieron el ejemplo de Frutuoso a finales del siglo XVI, y sólo se detuvieron en los municipios más cercanos a la capital insular, con un potencial demográfico y agrario mucho más relevante que el del sur de la Isla.

Sin embargo, el británico Brown, que publicó en 1889 su famosa guía en inglés sobre Madeira y Canarias, con algunos detalles valiosos para el fomento del turismo en Canarias, como eran los precios y tiempos de viaje hacia el interior de cada una de las Islas, a excepción de Lanzarote y Fuerteventura, pues para él no eran atractivas, sí hace una escueta referencia a Maspalomas cuando argumenta que *“existen grandes arenas con muchos tipos de aves y un faro”* (Brown, 1889; 102). En cualquier caso, continúa, desde Mogán es posible desplazarse a Maspalomas y La Aldea, pero *“estas expediciones son sólo atractivas para los buenos naturalistas”* (Brown, 1889; 102). Esta recomendación de Brown nos corrobora la baja relevancia turística que para los escasos viajeros de la época, tenía toda esta franja costera hasta los años sesenta del siglo XX. De hecho, este autor aconsejaba una ruta turística por toda la vertiente de barlovento de la Isla con una duración de cinco días y medio, dejando en olvido todo el sotavento insular (Brown, 1889; 91).

En los años ochenta del XIX, el francés Verneau también visitó Gran Canaria, y tras cruzar Mogán con dirección a Maspalomas y Juan Grande, nos aproxima a la realidad de estos parajes, cuando argumenta que son *“poco fértiles a los que se llega a hacer producir alguna cosa a base de trabajo y llevando en canales, con grandes costos, el agua que nace en el cráter de Tirajana. En Maspalomas el millo crece muy alto y sobrepasa la estatura de un hombre, pero desde hace más de veinte años las mazorcas están atacadas por un parásito que apenas deja madurar los granos”* (Verneau, 1981; 173). Más abajo nos dice sobre la Charca que en *“el borde del mar han formado un dique que aísla grandes estanques donde el agua dulce se viene a mezclar con la salada. La proporción de sal que contienen estos lagos es hoy bastante débil, lo que permite que*

ITINERARIOS DE ALGUNOS VIAJEROS ILUSTRES EN LA ISLA DE GRAN CANARIA DURANTE LA DÉCADA DE LOS 80 DEL SIGLO XIX.



FUENTE: Stone, O. (1995 - obra original de 1887), Edwardes, Ch. (1988 - obra original de 1888) y Verneau, R. (1981 - obra original de 1891).

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por U.F.C.C. Biblioteca Universitaria, 2007



Llegada de Bannerman y acompañantes a Maspalomas en 1912.

crezcan en sus bordes sauces y una infinidad de cañas" (Verneau, 1981; 173-174).

El propio Verneau, en su periplo por las tierras de Gran Canaria, desarticuló la idea integral del municipio de San Bartolomé de Tirajana pues, en primer lugar, efectuó la vuelta a la Isla por la costa –visitando, como hemos visto, Maspalomas-, y luego llegó a San Bartolomé (o Tunte) tras cruzar los principales municipios del centro de la Isla desde Las Palmas de Gran Canaria. Por otra parte, describió algo en lo que ya habían hecho hincapié otras ilustres personalidades, como Fray José de Sosa en 1678, Pedro Agustín del Castillo en 1737, Antonio Riviere en 1741 o la propia Stone en 1883, cuando nos habla de la existencia de "negros" en la Caldera de Tirajana, si bien *"ellos han permanecido en Tirajana y todavía forman, al lado de Santa Lucía, una aldea distinta. No conservan su tipo original. Hoy día son mulatos de todas clases"* (Verneau, 1981; 189). Sin embargo, en la costa no se constata esta tez morena entre su población, hecho este que, como decimos, nos indica las escasas relaciones que aparentemente poseía Tunte con las entidades de la costa, pues la distancia casi alcanzaba la treintena de kilómetros.

A comienzos de la segunda década, Benítez Tugores realizó una guía turista y comercial de las Islas. En ésta se limita a argumentar que Tunte era una Villa con ayuntamiento de algo más de cinco mil habitantes, destacando escuetamente que Maspalomas *"tiene buenas salinas, un charco, que siempre se ve animado de patos y aves acuáticas, y el faro. Aparato de primer orden con alcance de 20.55 millas, con luz fija"* (Benítez Tugores, 1913). El mismo autor describió los principales puertos de Gran Canaria haciendo sólo hincapié en el extremo sur de la Isla en los de Arinaga y Mogán. Del mismo modo, destacó la existencia de unas siete estaciones telegráficas en la Isla, si bien todas ellas en los municipios del norte, siendo la de Telde la más cercana a Tunte. También se detuvo en la descripción de la diversificada red de carreteras –en términos relativos-, de la misma vertiente de la Isla en comparación con la del sur, que sólo alcanzaba por estos años la localidad de Agüimes, mientras que por el norte ya era posible llegar hasta Agaete.

Por su parte, el inglés Barker también visitó Maspalomas a comienzos de la segunda década del siglo XX. Aunque no realizó ninguna descripción del entorno natural de este paraje, sí se adentró en algunos valores socioculturales, como era su constante apreciación del grado de alfabetización y económico de la población de Gran Canaria, Tenerife y La Palma –únicas islas que visitó-, a través del número de libros de los hogares. De la población de Maspalomas, comentaba que *"la gente no puede comprar los libros porque dicen que son prohibitivos"* (Barker, 1917; 70), frente al distrito del Puerto de la capital grancanaria que contaba con unos 400 ejemplares (Barker, 1917; 12).

En suma, todos estos datos nos vienen a confirmar el papel marginal del sur a comienzos del siglo XX, que dista mucho del aparente auge que se deduce de las estadísticas de Escolar y Serrano un siglo antes. Es indudable que la mayor extensión de la red de carreteras en el norte –sobre todo en el último tercio del siglo XIX-, al igual que la potenciación de los medios de transporte (barcos y vehículos terrestres), facilitó la canalización de los productos de exportación hacia el Puerto de La Luz, hecho que multiplicó en pocos años la economía de estos municipios y, por ende, su evolución demográfica, y todo ello en detrimento del sur, sobre todo de San Bartolomé de Tirajana.

El sur seguía siendo una tierra para los residentes en estos parajes, hasta el punto de que muchos grancanarios en edad adulta no habían estado nunca en este espacio. Así pues, era más difícil que los extranjeros se adentrasen en el interminable sur de aquel entonces, carente de peso demográfico y con escasa actividad económica. No obstante, algunos naturalistas y empeñados autores de guías se atrevían a hacerlo como, por ejemplo, la visita que, por espacio de una semana, realizó a Maspalomas en 1912 el ornitólogo británico Bannerman, y de la que el profesor Naranjo recogió con buen acierto un extracto, destacando la belleza intrínseca de Maspalomas y su Charca, o las dificultades del camino a través de las dunas (Naranjo Rodríguez, 1999, 43-44). Sin embargo, el original es mucho más extenso, con detalladas descripciones de la

fauna y flora del entorno, especialmente de La Charca (Bannerman, 1922, 201-213).

De esta manera, la población de San Bartolomé de Tirajana entre 1900 y 1930 era una de las que menos aumenta de la Isla, pues el crecimiento medio anual acumulado se limita a un 1.06, frente al 1.79 del conjunto insular. Esta misma situación la compartían otros municipios marginales de la cumbre, como Artenara y Tejeda, además de Santa Lucía de Tirajana, en el mismo contexto que el municipio de estudio.

Sin embargo, en los años treinta, el Conde de la Vega Grande comenzó a arrendar pequeñas parcelas de su gran propiedad para el cultivo del tomate (Villalba Moreno, 1978; 121), y ello se tradujo en un incremento de la población en veinte años (1930-1950), similar a los treinta años señalados anteriormente. De esta manera, el cultivo del tomate en el sur grancanario se elevó desde las 550 hectáreas de San Bartolomé de Tirajana en 1938 (Rodríguez Brito, 1985; 361), a las algo más de 1000 en 1955 (Martín Ruiz, 1990; 37), lo que supuso la superficie de regadío más extensa de la Isla, conjuntamente con la del plátano en el área metropolitana. Ello motivó la entrada en operatividad de las primeras presas en 1948 por iniciativa del Cabildo Insular, como las ubicadas en los barrancos de Ayagaures (La Gambuesa y La Angostura), Fataga, Los Vicentes y Chira (Benítez Padilla, 1959).

Este mayor dinamismo económico se tradujo en un mayor incremento de la población en el período 1930-1950, pues el crecimiento medio anual acumulado en San Bartolomé de Tirajana era de 1.63. No obstante, el crecimiento de la población para el conjunto de la Isla ya alcanzaba el 2.15, e incluso se elevaba al 3.51 en el municipio limítrofe de Santa Lucía de Tirajana debido, sobre todo, al fuerte despegue de su superficie tomatera, pues en 1938 esta entidad ya contaba con 1.350 hectáreas de este cultivo (Rodríguez Brito, 1985; 361). También habría que señalar la carencia de suelo urbanizable en San Bartolomé de Tirajana, como consecuencia de la escasa fragmentación de la propiedad de la tierra, pues algunos núcleos de

Entre los años treinta y sesenta del siglo XX se produce una significativa expansión de las tierras de cultivo en Playa del Inglés y Maspalomas, sobre todo de tomates.



población como Juan Grande, Aldea Blanca o la Aldea de Maspalomas, estaban dentro de la gran propiedad del Condado. Sin embargo, otras entidades, como es el caso del Tablero de Maspalomas o el Castillo del Romeral, crecieron más rápidamente al quedar fuera de los límites de esta propiedad.

A partir de aquí, la entidad de Maspalomas sufrió un estancamiento relativo de su población y sólo consiguió incrementarla cincuenta años más tarde en apenas 40 habitantes, pasando del tercer puesto de 1900 al octavo en 1950, debido, en gran medida, al escaso suelo edificable. En los años posteriores, y a causa del fenómeno turístico, el proceso fue inverso, incluso con la necesidad de crear nuevas entidades de población que supuestamente antes quedaban bajo la jurisdicción de Maspalomas (Playa del Águila, Bahía Feliz, Sonneland, etc.).

Aunque no se puede hablar de una definitiva apertura turística del sur de Gran Canaria con anterioridad a los años sesenta del siglo XX, sí existen vagas referencias sobre su potencialidad futura en esta materia. En este sentido, hay que destacar, en 1930, el titular "*El faro de Maspalomas*"² y que ocupaba por completo la primera página de la revista semanal *Canarias Turista*, y cuya existencia se debía al fomento del turismo en las Islas. En este artículo se aludía al efecto "*decorativo*" del faro dentro del contexto físico de las dunas, de tal manera que "*no es posible reducir el panorama sin que en él quede comprendida esta torre en algún modo. Y de la misma manera que la torre necesita los accesorios que la rodean para seguir siendo ella, el mar y el cielo y las azules lejanías y la parda llanura necesitan de la torre y no podríamos comprenderla ya sin ella.*"³

Por su parte, en 1936 el pintor Néstor Martín Fernández de la Torre, miembro de la directiva del recién creado *Sindicato de Turismo*, y uno de los mayores activistas a favor del turismo por esta época -conjuntamente con su hermano y Fray Lesco-, se lamentaba del mal estado de la playa de Las Canteras y dirigió su mirada hacia Maspalomas. En una conferencia pronunciada ese año argumentaba: "*Hemos de tener en cuenta también la formidable playa de Maspalomas. Quizás sea prematuro pensar desde ahora en ella, pero por lo menos evitemos que se haga nada que pueda convertirse en obstáculo para que las generaciones que nos sucedan lleven a cabo los proyectos que en un futuro más inmediato les aconsejen las realidades del momento. No concibamos las cosas en pequeño, sino en grande, con la vista en el porvenir*" (Guerra de la Torre, 1998; 14).

2 - Anónimo (1930): "El faro de Maspalomas. La imagen nueva", *Canarias Turista*, nº 216, 26 de mayo de 1930, Las Palmas de Gran Canaria.

3 - *Ibidem*.

En el año 1937, el mismo artista hizo público un *Manifiesto Turístico* en el que exponía las ideas fundamentales del desarrollo de esta actividad en la Isla, con especial referencia a Maspalomas y en los siguientes términos: *"la revalorización del país; la acentuación de nuestra personalidad; cuidado con las costumbres y aspectos típicos (artesanía, trajes canarios, vinos, etc.); embellecimiento de nuestros pueblos y ciudades; plantación de árboles; cuidado en no estropear la Playa de Maspalomas, evitando lo ocurrido en Las Canteras; albergue en la Cruz de Tejeda; Pueblo Canario con exposición permanente de productos isleños"* (Cruz Caballero, 2001; 42), y otras actuaciones que no dejaban de ser utopía en la coyuntura bélica en la que estaba inmersa la sociedad española de esa época.

En el mismo año, y en la editorial de la *Revista Islas Canarias*, la isla de Gran Canaria se dió a conocer como un paraíso climático en estos términos: *"son de recomendar como estaciones climáticas de primer orden: en el norte, Valleseco, Teror, Firgas, Moya, Guía, Gáldar, Agaete; en el centro, Tafira, Santa Brígida, San Mateo, Tejeda; en el sur, Telde, Tirajana, Maspalomas. Pero no hay que olvidar que el turista puede elegir otros puntos de la isla de menos nombradía"* (Revista Islas Canarias, 1937; 5). Como se observa, en esta fecha tan temprana ya se *"recomienda"* a Maspalomas como una destacada estación climática.

De cualquier manera, en la misma revista también se aconsejaban algunas excursiones al interior de la Isla en *"circuitos cortos"* y *"circuitos largos"*, no mencionándose la franja costera del sur. El trayecto más próximo a este espacio se limitaba al *"circuito largo"* según se detalla textualmente: *Las Palmas de Gran Canaria - "Telde - Gando - Sardina - Tirajana - Agüimes"* (Revista Islas Canarias, 1937; 6).

En 1940, la *Revista Geográfica Española* publicó un número monográfico dedicado a Gran Canaria en el que también se insertaban dos pequeños artículos dedicados a Lanzarote y Fuerteventura. Entre otros, destaca uno dedicado al sur de Gran Canaria y en el que -una vez traspasado el Castillo del Romeral y próximos a las dunas de Maspalomas-, se resalta la tranquilidad y la armonía de estos parajes en estos términos: *"no hay silencio como este silencio, donde todo es ruido apagado, distinto. La naturaleza hablando quedo. Semillas y vainas, que estallan, abejas que zumban, la tórtola que reza, el capirote entonando su salmo y la paloma que, por muy alto que vuele, parece llevar traje de seda, todo es música. La calma -en estos sitios el Atlántico se hace lago para dar nombre de <las calmas> a estos lugares- es sedante. No hay angustia en estos parajes, hay armonía" (...)* *"y surge en una vuelta peregrina <Maspalomas> (punto meridional de la isla) que es la apoteosis de la región"* (Canella Múniz, 1940).



Panorámica Playa del Inglés sin construcciones: Así se mantuvo la playa del Inglés hasta las primeras edificaciones en los años sesenta y setenta del siglo XX.

En mayo de 1945, el Director General de Turismo, Luis Bolín Bidwell, se trasladó a Canarias y, entre otras visitas, se desplazó al sur de Gran Canaria para conocer las posibilidades turísticas de la playa de Maspalomas. Previamente, había presidido en la capital de la Isla una importante reunión de la *Junta Provincial de Turismo*, exponiéndole el Alcalde de Las Palmas de Gran Canaria las principales aspiraciones de la Isla en materia turística. El Alcalde dio lectura a un guión de asuntos, entre los que figuraba como primer punto la utilización turística de Maspalomas. De la visita de Bolín a este último paraje cabe destacar el siguiente recorte periodístico por su valor histórico: *“particular atención prestó el Sr. Bolín a Maspalomas, cuya visita hizo acompañado del señor Gobernador Civil, prodigando elogios a las excepcionales condiciones de la magnífica playa, de grandes posibilidades turísticas, y en la que habrá de estudiarse la edificación de un refugio”*⁴. Éste es quizá uno de los primeros referentes serios de lo que luego será el complejo turístico más importante de Canarias. De hecho, a los pocos meses, el *Sindicato de Iniciativas y Turismo* propuso al Cabildo Insular, entre otras cuestiones, que este construyese un albergue balneario en Maspalomas (Hernández Jiménez, 1994; 53).

La visita de Bolín a Canarias -y a Gran Canaria en particular-, exaltó la preocupación por el fomento del turismo en Maspalomas, como lo demuestra el hecho de que escasos días después de abandonar esta Isla, se siguieron insertando artículos en la prensa diaria con este objeto. De esta manera, se argumentaba que *“nos parece que el estudio de la solución que aspira a hacer accesible cómodamente, y sobre todo habitable, la playa de Maspalomas, va adquiriendo una urgencia que no puede ser desconocida por nadie. Solución parcial de esta empresa ha de ser la construcción de la autopista a Gando.”*⁵

Con posterioridad, en 1950, una guía turística de Gran Canaria destinada fundamentalmente al público francés, describió tanto los paisajes del interior de la Isla (las cumbres y sus barrancos sobre todo), como las playas más cercanas a la capital (Las Canteras, Las Alcaravaneras, La Laja, Melenara, etc.). También se detuvo en algunos pueblos con importantes fuentes minerales (Teror, Fargas, Moya, Agaete, etc.). Pero lo más destacado de todo es que en esta guía se recomendaban varios itinerarios: ruta del centro, circuito del norte y ruta del sur. Esta última, tras alcanzar Jinámar, continuaba hacia Telde y Agüimes, desde donde se bifurcaba hacia Tunte y Arguineguín y, la otra, hacia Sardina, Juan Grande y Maspalomas. En este último

paraje, la guía hacía hincapié en el clima casi inalterable a lo largo del año, La Charca y su flora, destacando que *“el paisaje recompensa los inconvenientes del trayecto”* (Comité provincial de turismo, 1950; 45).

Como vemos hasta aquí, las referencias sobre el espacio costero del sur de la Isla son muy escasas, si exceptuamos la visita del Director General de Turismo en 1945 y, cuando existen, no dejan de ser algo contradictorias con lo expuesto anteriormente. Así, por ejemplo, en la mencionada revista de 1937, se recomendaba Maspalomas como estación climática, pero luego no se incluía dentro de los circuitos recomendados. Por su parte, en el caso de la guía de 1950, se aconsejaban algunas playas (no Maspalomas), pero sin embargo, aparecía esta entidad dentro de los circuitos recomendados, aunque sea en el extremo de uno de ellos.

Pues bien, a partir de este momento, las referencias a Maspalomas fueron más concretas y, sobre todo, frecuentes. Así, en 1952, la *Revista Isla*, auspiciada por el entonces denominado *Sindicato de Iniciativas y Turismo*, destacaba que *“entre las realizaciones de interés turístico de carácter urgente, ha pasado a ocupar el primer plano la construcción de la Ciudad Turística de Maspalomas. Hemos sido siempre tenaces defensores de esta obra trascendental y asumida hoy por el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, tenemos plena confianza en su próxima realidad”* (Revista Isla, nº 9, 1952).

En cumplimiento de este deseo y en el mes de febrero de 1953, el arquitecto catalán Nicolás Rubió Tuduri, depositó en el Cabildo Insular de Gran Canaria el anteproyecto de las primeras instalaciones turísticas de Maspalomas. La intervención se concentraba en el espacio conocido como Meloneras, la Charca y el Palmeral, en el que estaba prevista la inclusión de un zoológico, además de un campo de golf, un hipódromo y varias canchas de tenis (Naranjo, 1999; 305). Pero el constante conflicto entre la propiedad privada por un lado -pues no hay que olvidar que todo este espacio pertenecía a Alejandro del Castillo y del Castillo, Conde de la Vega Grande-, y el Cabildo Insular por otro, en manos en ese entonces de Matías Vega Guerra, a favor de una actuación decidida en Maspalomas, condicionaron que el proyecto final no llegase a ejecutarse. Igual suerte corrió la solicitud en el mismo año del arquitecto Miguel Martín Fernández de la Torre, con el fin de construir el Parador del Oasis de Maspalomas. Si bien en este caso el Conde fue receptivo ante esta iniciativa, la legislación de Paradores impedía la edificación de otros alojamientos en sus aledaños, con el consiguiente tropiezo para el desarrollo de este espacio.

En el número 11 de la mencionada *Revista Isla*, correspondiente al año 1953, ya se aconsejaban unos seis itinerarios distribuidos por toda la Isla, de los que uno de

4 - Anónimo (1945): “La estancia del Director General de Turismo en Las Palmas”, La Provincia, 30 de mayo de 1945, Las Palmas de Gran Canaria.

5 - Anónimo (1945): “Las perspectivas turísticas de Canarias”, La Provincia, 02 de junio de 1945, Las Palmas de Gran Canaria.

ellos se prolongaba hacia el sur hasta Maspalomas. Pero quizá lo más destacado era su material fotográfico, pues no se debe olvidar que la Revista se distribuía en agencias de viaje, navieras, compañías de aviación, alojamientos turísticos, etc., es decir, era una publicación destinada a captar al cliente más por la imagen que por la literatura que pudiese contener. En este sentido, ya aparecían en su interior dos ilustraciones -de las mismas dimensiones-, de la playa de Las Canteras y de La Charca de Maspalomas, hecho este tremendamente significativo de cómo ya se estaba inclinando la balanza turística de la Isla hacia el sur, aún cuando todavía no se había construido un solo alojamiento en toda esa franja costera.

En 1958 reapareció en la *Revista* una impresionante ilustración de Maspalomas, con un texto de pie de foto muy en la línea del paulatino cambio en los gustos turísticos europeos, es decir, con una mayor inclinación al sol y la playa y al exotismo del trópico. El pie de foto decía: “se puede apreciar la belleza exótica de la playa de Maspalomas, el oasis de palmeras, esbeltas y gráciles, como una silueta africana” (Revista Isla, nº16, 1958). No hay que olvidar que en estos años surgieron los primeros planes de urbanización, de escasa significación y más como ensayo de lo que se haría en el futuro que como verdaderos planes.

En 1959, se publicó en inglés la segunda edición de *Madeira y las Islas Canarias* de Gordon-Brown. En esta guía se señalaban tres itinerarios dentro de la isla de Gran Canaria, de los cuales el primero es hacia el sur, destacándose en Maspalomas dos aspectos básicos para su visita, aunque sólo sea de paso ante la carencia de alojamientos: la existencia de un marco físico (dunas, playa y charco) y, por otro, un paisaje escasamente humanizado, en el que sobresale un faro y un restaurante (Gordon-Brown, 1959; 92). Este último, sin duda, suplía las necesidades más perentorias del turista tras un largo recorrido desde la capital, pero también se le puede considerar como una de las infraestructuras de servicios pioneras en el ulterior desarrollo turístico de Maspalomas Costa Canaria.

En el mismo año, la *Revista Isla* publica un artículo titulado: “las playas de Gran Canaria, un privilegio de la naturaleza”, en el que se realizó un inventario de un gran número de ellas. Pero, sobre todo, se detuvo en las que contaban con mayor tradición en la capital (Las Canteras y Las Alcaravaneras), además de Maspalomas, con la particularidad de que describía mucho más esta última que las anteriores. Este hecho, conjuntamente con un mayor énfasis en la información climática de Maspalomas desde comienzos de los años sesenta, convirtió a esta *Revista* en una de las mejores radiografías del paulatino cambio espacial del modelo turístico de Gran Canaria, es decir, desde la playa de barlovento por antonomasia (Las Canteras), a la de sotavento (la de Maspalomas).

Y es que es indudable que la principal baza de Maspalomas Costa Canaria estaba en sus inmejorables condiciones climáticas -al margen de un paisaje con una fuerte personalidad-, por lo que en un artículo de la *Revista Isla* de comienzos de 1962, titulado “Maspalomas, un proyecto importantísimo para nuestro futuro turístico”, se argumentaba que “los turistas que nos visitan no temen salir de la ciudad rumbo a Maspalomas con cielo nublado o lluvia porque saben que al llegar a las llanuras sureñas irán encontrando poco a poco el azul limpio del cielo. Maspalomas es un lugar único para la Isla. Pero no podía perderse para el turismo con construcciones anárquicas” (Revista Isla, nº 18, 1962).

No hay que olvidar que detrás de la potenciación turística del sur grancanario a comienzos de los sesenta, estaba tanto la legislación estatal, ya argumentada, como también un nutrido grupo de empresarios, fundamentalmente suecos en un primer momento, con la construcción de Nueva Suecia o Rocas Rojas y alemanes más tarde amparados en la Ley Strauss (1968 – 1972) y que incentivaba las inversiones en los países menos desarrollados. En efecto, esta Ley estimuló la entrada de los alemanes a través de algunas cadenas hoteleras, como es el caso de IFA y *Creativ Hotels*, hasta que en los años noventa la sociedad grancanaria *Lopesan Touristik* adquirió parte de su accionariado.

Pero el capital canario también participó activamente en un primer momento, debiéndose destacar la sociedad *HORESA*, fundada en 1957 por Fernando Trujillo Perdomo, José Barbero Fernández, Francisco Naranjo, Felipe de Gunten, Casimiro Mathías Gil y la esposa de Manuel Lara Padín (Miranda Ferrera, 1995; 59) y que construyeron las infraestructuras de alojamiento más emblemáticas de Maspalomas por su antigüedad: el *Folias* -que se inauguró a finales de 1965- y el *Costa Canaria* (diciembre de 1966), ambos en la urbanización de San Agustín. Algunos de los integrantes de esta empresa habían ocupado altos cargos en la sociedad de la época, como era el caso de Manuel Lara Padín, presidente del *Centro de Iniciativas y Turismo de Gran Canaria* entre 1959 y 1962 (Hernández Jiménez, 1994; 63), siendo miembros casi todos los demás del citado Organismo, bien como vocales, o como secretario y tesorero. Otras empresas, como por ejemplo *EXTUR*, que construyó el Waikiki y el Parque Tropical, más tarde absorbidos por *RIU* ante los problemas de la primera; *PROTUCASA* (Aparthotel Playa del Inglés entre otros), *ESTATUR* (especializado sobre todo en la planta extrahotelera), etc., constituyen algunas de las asociaciones de capitales canarios destinados al turismo en Maspalomas Costa Canaria.

A todo ello hay que unirle la apertura, en el verano de 1968, del *Maspalomas Oasis*, un hotel de la máxima categoría que en principio contó con 150 habitaciones, y



En los años cincuenta y sesenta del siglo XX comienzan a revalorizarse las playas del sur como consecuencia de una mejora de la accesibilidad con el resto del espacio insular. No obstante, los bañistas eran mayoritariamente de la Isla.

que sólo era equiparable por su calidad al *Santa Catalina* de la capital. Este hotel, que por vez primera se construía fuera del área de San Agustín, en concreto en las cercanías del Faro, fue financiado por Alejandro del Castillo que, al frente de la empresa AMURGA, también gestionaba, entre otros, los hoteles del *Caserío*, *Palm Beach*, *Lucana* y *Las*

Salinas, este último en la isla de Lanzarote. Esta sociedad también se involucró en la construcción de diversos equipamientos como, por ejemplo, el campo de golf de Maspalomas, además de gran parte de los centros comerciales, desde el primero (el *Kasbah*), pasando por el *Metro*, el *Cita*, el *Jumbo*, hasta uno de los últimos (*Faro 2*).



El Centro Helioterápico, hoy inexistente, fue una de las primeras construcciones turísticas de Maspalomas.

No obstante, otras muchas sociedades de menor porte también se movieron bajo el influjo del turismo, como es el caso, entre otras, de *MODELCA*, empresa especializada en electricidad y fontanería y que había sido fundada en 1961. Esta Sociedad realizó los trabajos de instalación y reparación de gran parte de los establecimientos hoteleros, de salas de fiestas, de restaurantes, etc., en una etapa en la que se carecía de todo.

En suma, y como veremos con mayor profundidad en el siguiente capítulo, el concurso internacional de ideas que había convocado el Conde de la Vega Grande en 1961 -tomando como precedente un concurso anterior en la finca de Elvira, en Málaga-, con el fin de urbanizar una amplia franja de la costa (desde Morro Besudo a Pasito Blanco, con una capacidad máxima de 59.700 personas), se resolvió a comienzos de 1962, y las obras se iniciaron en el último trimestre del mismo año. Se puede argumentar, por tanto, que el despegue de la urbanización de Maspalomas Costa Canaria era ya imparable en 1963, como así lo reconocía una guía -publicada un año más tarde-, cuando

hace referencia a la construcción de los alojamientos en este paraje (Hodkinson, 1964; 108). Como es lógico, esta guía aún seguía describiendo tres grandes itinerarios en la Isla desde la capital insular (norte, centro y sur), pero ya resaltaba en esta última -y sin duda alguna-, que "*la mayor atracción de esta excursión radica en la playa de Maspalomas*" (Hodkinson, 1964; 97).

En enero de 1965 comenzó a editarse en Las Palmas de Gran Canaria un *magazine* en sueco⁶, cuya existencia fue muy breve y que se llamaba *Canaria Revy*.

6 - De las estadísticas expuestas en el libro de Cruz Caballero, A. (2001): *El siglo de turismo de Gran Canaria (1900 - 2000)*, Ed. Fundación Canaria Mapfre Guanarteme, Las Palmas de Gran Canaria, cfr. p. 76, se denota la alta presencia de suecos en los años sesenta, primero en Las Palmas de Gran Canaria y luego en Maspalomas Costa Canaria. Así, en 1965, un 30% pertenecían a esta nacionalidad, un 22 eran españoles, un 10 británicos, un 7 alemanes y el restante 31 otras nacionalidades. En 1969, los suecos ya habían descendido a un 20% -aunque en términos absolutos habían aumentado de 57 a 83.000-, mientras que los españoles ya representaban un 25, duplicándose la entrada de alemanes, si bien porcentualmente mantenían el mismo 7%. En líneas generales, el turismo nórdico (Finlandia, Suecia, Noruega y Dinamarca), pasó de un 39% en 1965, a un 32 cuatro años más tarde. En 1975 los alemanes ya eran la primera nacionalidad por entradas, con un 26%, frente a los suecos (sólo un 13).

Su característica principal era que desde un primer momento desplegó un considerable material gráfico sobre Maspalomas, pues no en vano, y como ya se ha argumentado, fueron los suecos los que activaron el despegue turístico de Maspalomas Costa Canaria, en concreto, en el sector de San Agustín. También a finales del mismo año vio la luz la revista de información turística *Costa Canaria*, auspiciada por diversos organismos, entre los que cabe citar al Cabildo Insular de Gran Canaria y al *Centro de Iniciativas y Turismo* de Santa Cruz de Tenerife. Esta revista se editó en un primer momento en castellano e inglés y, a partir del número cuatro, también en francés, haciendo referencia a todas las Islas desde un punto de vista turístico. En el primer número de 1965, se expusieron unas impresionantes ilustraciones de las dunas, las playas y el faro, argumentándose que *“el proyecto de San Agustín es ya una realidad palpable, con la presencia de un conglomerado de bungalows, un excelente restaurant, que bajo el nombre de <La Rotonda> emerge su airosa silueta en el panorama urbano de dicha zona,”* para añadir más adelante que *“el sur de Gran Canaria ofrece un futuro prometedor y, desde San Agustín a la Playa del Inglés, fabuloso proyecto integrado en el Plan General de Maspalomas, hasta el faro, será la zona que más atractivo podrá ofrecer al turismo internacional.”*⁷

Para dar una idea de la enorme transformación de este espacio en apenas algo más de tres décadas, sólo hay que constatar el hecho de que las primeras parcelas, que vendió el propio Alejandro del Castillo en las proximidades del actual hotel *Tamarindos*, lo hizo a un cambio de cien pesetas el metro cuadrado (Martín Plasencia, 1999; 20), es decir, por la módica cantidad de algo más de 2.100 pesetas o 12.60 euros-, del año 2000. En la actualidad, esta última cifra -aunque con alojamientos y hoteles ya construidos-, se ha multiplicado por cien. Bien es verdad que las primeras construcciones adolecían de casi todo, especialmente de agua y energía, hasta el punto de que la *Unión Eléctrica de Canarias (UNELCO)*, le sugirió a los primeros promotores de la Urbanización el pago de unos 60 millones de pesetas de la época para extender el tendido eléctrico hasta Maspalomas (unos 1.200 millones del año 2000, ó 7.2 millones de euros). Ante el elevado coste, se optó por instalar una pequeña central eléctrica, aunque el primer generador se ubicó *“debajo de un puente y servía para dar luz a los bungalows y al restaurante de San Agustín”* (Martín Plasencia, 1999; 22).

Y es que no hay que olvidar que Maspalomas obtenía el fluido eléctrico a través de una pequeña central, cuya característica principal era la marcada irregularidad y el límite del abastecimiento a sólo la franja horaria nocturna. Como consecuencia de ello, surgió en 1971 la *Sociedad Eléctrica de Maspalomas (ELMASA)*, que se hace

cargo del suministro durante toda la década, concretamente hasta 1979, en que vendió sus acciones a UNELCO (Unelco, 1988; 188-189). Como es de suponer, el desarrollo de *ELMASA* en estos años fue espectacular, pues toda la urbanización turística conoció un fuerte despegue por estas fechas, pero las crisis enérgicas de 1973 y 1979 terminaron por afectar a la rentabilidad de la empresa⁸.

En medio de estas vicisitudes, y a comienzos de los años setenta, Maspalomas Costa Canaria superó la oferta turística de la capital insular y así se denota de las publicaciones turísticas de la época a cargo del *Centro de Iniciativas y Turismo* de Las Palmas de Gran Canaria. En efecto, en un pequeño folleto publicitario de la Isla de 1972, sobresalía en la página central una imagen de las dunas de Maspalomas a doble página y en cuatro idiomas donde se exponía que: *“250 hectáreas de dunas aportan en Gran Canaria un desierto en miniatura donde la ondulante soledad de la arena impone el intenso encanto de este prodigio de la naturaleza”* (VV. AA., 1972).

Otras guías más recientes no han sido tan condescendientes con lo que se ha realizado, especialmente en materia urbanística, y apelan a una comparación entre el espacio aledaño al casino de San Agustín, con una menor densidad de edificaciones, frente al caso de Playa del Inglés donde los diferentes elementos urbanísticos presentaban una mayor densidad y, por tanto, con mayor tráfico de vehículos, asemejándose más a las grandes urbes europeas que a una estación turística (Jorge Millares, 1993; 140).

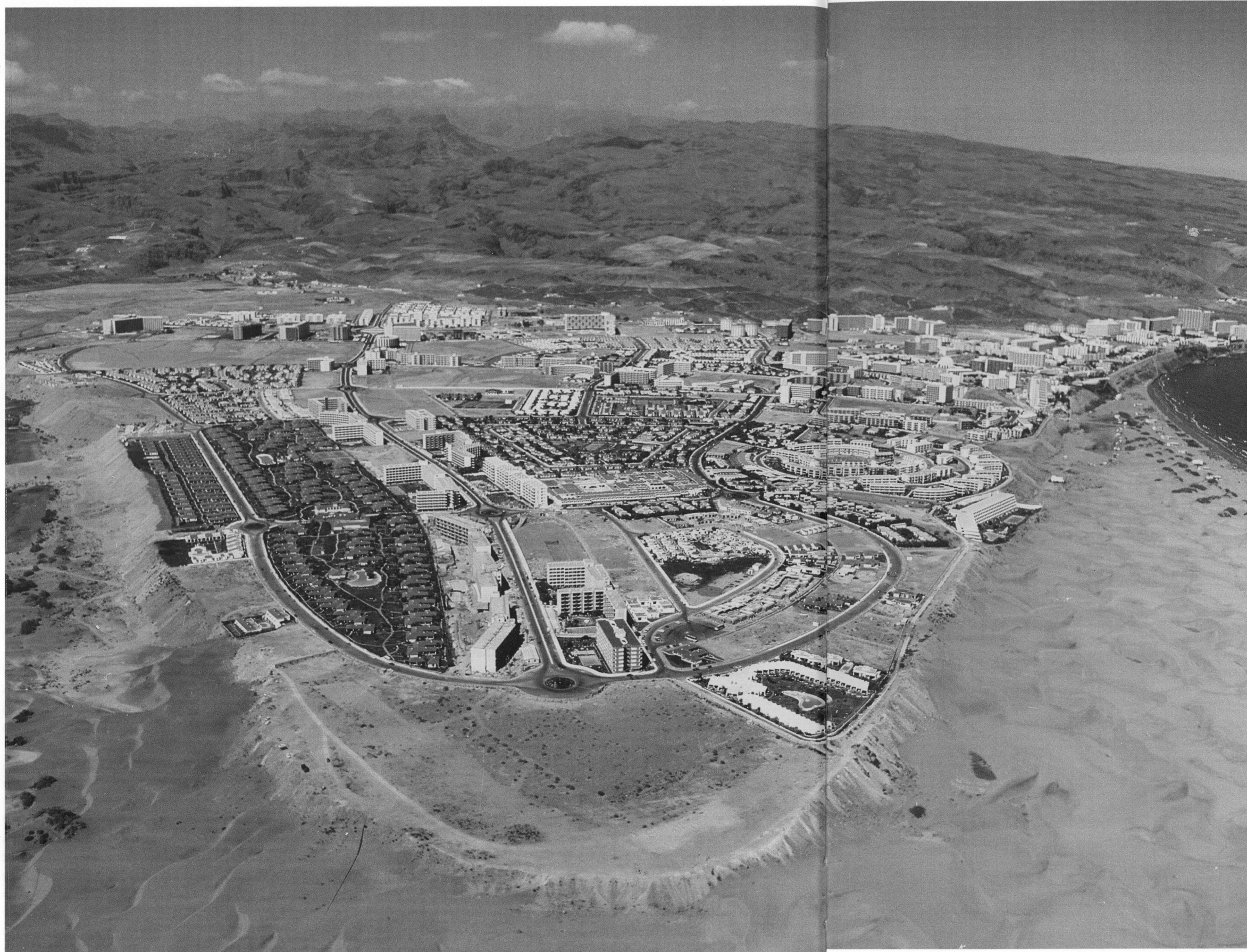
3.- CONCLUSIONES.

El fenómeno turístico en la isla de Gran Canaria no es reciente, pues ya se constata la llegada de un ostensible número de turistas a finales del siglo XIX. Si bien la llegada de turismo era anecdótica en comparación con la actualidad, esta actividad se estimulaba tanto desde dentro como desde fuera de la Isla y se caracterizaba por los siguientes puntos principales:

- 1.- se asentó sobre todo en la capital insular y en Santa Brígida;
- 2.- en consonancia con los intereses agrícolas y de alojamientos que poseían los ingleses en las Islas, éstos dominaban a su vez una importante flota de barcos que acomodan para transportar tanto la fruta como a los viajeros;

7 - Anónimo (1965): “El complejo turístico de San Agustín”, in *Revista Costa Canaria*, nº 1, noviembre de 1965.

8 - *ELMASA*, conjuntamente con *TERMOLANSA*, la empresa abastecedora de energía en Lanzarote, además de la *Hidráulica de Tazacorte* (en La Palma), fueron las únicas empresas de Canarias que operaron independientes de *UNELCO*, hasta que éstas se integraron en esta última en 1979, 1975 y 1978, respectivamente.



3.- se trataba de un turismo que venía a las Islas por sus inmejorables condiciones climáticas, por ello existía un importante contingente de enfermos, aunque también de comerciantes y naturalistas.

Paralelamente, la sociedad de Gran Canaria, desde comienzos del siglo XX, procuró fomentar al máximo la llegada de turismo a través de la creación de varias asociaciones y publicaciones, destacando la *Junta de Turismo* y la *Revista Canarias Turista*, ambas en 1910; *Fomento y Turismo de Gran Canaria* en 1915; el *Patronato Provincial de Turismo* en 1928; el *Sindicato de Iniciativas y Turismo* en 1934 o la *Revista Isla* en 1945. De igual modo, el incremento de la oferta de alojamiento, aunque muy moderada y concentrada en el área metropolitana de la Isla, caracterizó este periodo en el que se pretendía impulsar el turismo. No obstante, existían varios obstáculos, a saber: los condicionantes del transporte (escasas infraestructuras, elevados precios del transporte aéreo, el tiempo excesivo en barco, etc.); las dificultades derivadas de los conflictos bélicos, tanto en el Estado español como en Europa, y el aislamiento de España con posterioridad a la Guerra Civil.

A partir de los años sesenta, la percepción turística del espacio por parte del centroeuropeo (consumidor final y *tour operadores*) cambió a favor del sol y de la playa. Este hecho conllevó la demanda de un nuevo espacio turístico en Gran Canaria: Maspalomas Costa Canaria, hasta entonces un territorio casi virgen, con escaso valor y en manos de un solo propietario. No obstante, este espacio ya había sido objeto de una somera consideración turística en los años cuarenta y cincuenta, aunque fue la mejora de la accesibilidad con el sur, como lo denota el hecho de que a mediados de los cincuenta la carretera a Maspalomas ya había recibido el betún asfáltico en su integridad, al igual que el entorno turístico favorable -tanto en el interior como en el exterior del país-, el que impulsó la elaboración de un concurso internacional de ideas para la urbanización de Maspalomas Costa Canaria a comienzos de los años sesenta.

Tampoco hay que olvidar que, si el factor clima fue importante si se compara Maspalomas Costa Canaria con la playa de Las Canteras (en Las Palmas de Gran Canaria), no menos lo fue el bajo precio del suelo en Maspalomas en relación con Las Canteras, espacio que ya en los años sesenta se encontraba saturado, aunque con la ventaja de ser mucho más accesible desde el puerto y aeropuerto que la franja turística del sur de Gran Canaria.

