

# TURISMO Y TRANSPORTE EN EL SUR DE GRAN CANARIA

JOSÉ ÁNGEL HERNÁNDEZ LUIS

**E**xiste una estrecha relación entre el transporte y el turismo, pues este último difícilmente podría subsistir en Gran Canaria sin el aeropuerto, la autopista del sur, así como una serie de empresas dedicadas al transporte discrecional y regular de viajeros, al igual que las relacionadas con el alquiler de vehículos. De la misma manera, la mejora considerable de las infraestructuras de transporte ha estado condicionada por la evolución alcista del turismo. Esta idea no es nueva. Ya en 1930, se argumentaba que *"un atractivo turístico cualquiera: playa, ciudad, monumento, paisaje, etc., necesita ante todo, ser conocido para que la atención del turista se fije en él, y una vez conseguido esto, los medios de acceso: buque, ferrocarril, carretera, camino, etc. han de estar en condiciones para que dicho acceso sea agradable"* (Peypoch, 1930).

Pero tampoco se debe olvidar que el desarrollo exacerbado de las infraestructuras y medios de transporte conlleva una serie de impactos y que especialmente son llamativos cuando afectan al paisaje, que es uno de los principales atractivos turísticos con que cuenta Gran Canaria y que, por ende, es un activo económico de primer nivel.

Así pues, en este apartado nos adentramos en una evolución de las infraestructuras de transporte que han servido y servirán de soporte para el desarrollo de Maspalomas Costa Canaria (viarias, aéreas y marítimas), así como de los medios de transporte que circulan por dichas infraestructuras.

## 1.- INFRAESTRUCTURAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE TERRESTRES EN EL SUR DE GRAN CANARIA.

Como ya se ha señalado, existen mutuos intereses entre el turismo y el transporte. Esta relación no es reciente, sino que viene de antaño, cuando no existía aún la aviación comercial. Así, por ejemplo, los principales problemas de Canarias en 1906, según la *Real Sociedad Económica de Amigos del País* de Santa Cruz de Tenerife, se centraban en las deficiencias del transporte y de las comunicaciones. Por orden de importancia, este organismo insistía en los siguientes puntos: 1.- extensión de un nuevo cable telegráfico entre Cádiz y Canarias; 2.- enlace de las Islas entre sí con este cable; 3.- incremento de las comunicaciones postales; 4.- mejora de los puertos canarios; y 5.- mejora de las carreteras, pues las *“que ha de construir el Estado están atrasadísimas y mal conservadas las que existen; que no hay ferrocarriles: que no hay que olvidar que los extranjeros visitan frecuentemente Canarias y que la llegada y residencia de los extranjeros han de relacionarse también con la construcción de las obras públicas”* (Real Sociedad Económica, 1906; 169).

Pues bien, la conexión terrestre con el sur de Gran Canaria se dilató en el tiempo por dos causas principales: 1.- la escasa potencialidad económica y demográfica en comparación con el barlovento de la Isla; y 2.- la adversa topografía, especialmente en medianías y cumbres, lo cual repercutía en unas inversiones elevadas. De esta manera, cuando el Obispo de Canarias, Pedro Dávila, visita Gran Canaria entre 1733 y 1734, dice del lugar de Tirajana que *“no me atreví á subir desde Agüimez, yá por ser Invierno, yá porque me le pintaron inaccesible.”* (...) *“Lo que tiene de hermoso el Valle, tiene de áspero las entradas”* (Tous Meliá, 1997; 148). En el mismo sentido, Verneau hacía alusión a la dificultad de los caminos a finales del siglo XIX en toda la franja de medianías de San Bartolomé de Tirajana: *“para salir del cráter de Tirajana hay que internarse en senderos tan difíciles como por el que hemos penetrado. Los caminos reales que conducen a Las Palmas serpentean grandes precipicios, y lo mejor, para evitar accidentes, es confiarse a una buena bestia. Acostumbradas a estos senderos, avanzán con toda clase de precauciones y, en general, no se caen, porque sienten muy bien que podría costarles la vida”* (Verneau, 1981; 189). Por último, no podemos dejar otra alusión tremendamente significativa de la percepción que tenían los viajeros de este camino, también a finales del siglo XIX: *“Tirajana dista de Las Palmas siete ú ocho leguas, pero este viaje era para mí tan difícil como un viaje á Europa”* (Millares Torres, 1899; 259).

De cualquier manera, la red de caminos en el municipio de San Bartolomé de Tirajana se irá extendiendo

progresivamente desde Tunte hasta la costa. Así, en el siglo XVI, el profesor Moreno señalaba que existía un camino real de Las Palmas de Gran Canaria a Telde, continuando otro, pero de segundo orden, hasta Tunte, tras cruzar las cabeceras municipales de Ingenio, Agüimes y Santa Lucía. Desde allí, se prolongaba otro camino, pero de tercer orden, hasta el puerto de Arguineguín, quedando Maspalomas al margen de cualquier conexión con el interior. En el siglo XVIII ya existía un único camino de tercer orden desde Tunte a Maspalomas, siguiendo el barranco de Fataga. Por su parte, la red de caminos con Maspalomas en el XIX ya se extendía significativamente en comparación con la situación anterior, pues, además del camino comentado, ya había también otros de la misma categoría, a saber: 1.- desde Maspalomas a Arguineguín; 2.- Maspalomas a Juan Grande (con prolongación al camino de segundo orden de Telde a Tunte); y 3.- Maspalomas a Tunte, por el barranco de Ayagaures (Moreno Medina, 1997; 56-100).

Estos caminos sirvieron como soporte para el paso de los primeros artilugios tirados por animales, aunque quedaba reservado para los ilustres de la época. Buen ejemplo de ello es la salida esporádica del Conde de la Vega Grande a sus posesiones del sur, utilizando para ello un inusual carruaje, de la que tenemos un extracto para el año 1852: *“en aquellos entonces no había nada de ruedas en toda la Isla, ni aún carretas, salvo algún carretón que otro, porque los arrastres se hacían en corsas, y eso en Las Palmas solamente, donde lo permitían lo llano de sus calles. Había, sin embargo, el coche condal, antiguo armatoste que databa de la fundación del condado, de muelles duros que hacían saltar en sus asientos y dar con la cabeza en el techo del cierre a toda la aristocrática familia, cuando emprendían sus viajes a sus posesiones de Juan Grande y Maspalomas. Era un acontecimiento que se preparaba, lo menos con un mes de antelación, empleando las mesnadas de la Casa en limpiar y habilitar el camino; operación que empezaba en las afueras de la ciudad y terminaba en aquellas hiperbólicas regiones”* (Moreno, 1914; 7).

Años más tarde, en concreto en torno a 1860, el estadista Pedro de Olive señaló unos cuatro caminos principales en el municipio de San Bartolomé de Tirajana, destacando por su longitud el que partía de la cumbre, cruzaba Tunte y alcanzaba los pagos de Maspalomas y Arguineguín. Como dato más relevante de éstos es su escaso ancho, pues todos presentaban unos 12 pies, es decir, unos 3.3 metros, frente a los de Las Palmas de Gran Canaria y otros muchos municipios que disponían de una latitud de 5 metros. Sólo el municipio de Tejeda -al igual que algún otro camino aislado de los otros municipios-, contaban con unas dimensiones menores. Este escaso ancho nos acerca a la difícil topografía de San Bartolomé





Vista parcial del camino de Cruz Grande a Cruz de Agustina.

de Tirajana, sobre todo en medianías, al igual que su escaso peso económico y demográfico hasta bien avanzado el siglo XX, con la irrupción primero de forma muy tímida de la agricultura de exportación, y luego, ya más destacado, el turismo.

**TABLA 1 - PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS CAMINOS REALES EN SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA EN TORNO A 1860.**

Nombre del camino	Longitud (leguas)	Latitud (pies)	Punto de origen	Punto de destino
De Barranco Pegado	1	12	En el pueblo	En Rosiana y Taidía
De Los Sitios	3	12	En Juan Grande	En la cumbre
De Maspalomas	4	12	En Arguineguín	En la cumbre
De Sequero	1	12	En Agualatente	En el pueblo

FUENTE: OLIVE, P. de (1865): *Diccionario estadístico - administrativo de las Islas Canarias*, Establecimiento Tipográfico Jaime Yepús, Barcelona.

Otros autores, como Brown y Whitford, que realizan unas guías de Canarias en 1889 y 1890, señalan igualmente la existencia de caminos entre Tunte y Maspalomas, si bien la lejanía y el estado de las vías le llevó a Brown a argumentar que desde Tunte hay "un camino que va a la izquierda a Maspalomas, un día largo de viaje, y otro a

Mogán, desde donde es posible dirigirse hacia Maspalomas o La Aldea; pero esas expediciones son solo atractivas para empedernidos naturalistas." (Brown, 1889; 102). Dos años antes, es decir en abril de 1887, la carretera desde Las Palmas de Gran Canaria había alcanzado el casco municipal de la Villa de Agüimes con una longitud de 24.6 kilómetros desde la capital insular<sup>1</sup>. Desde allí era posible tomar sendos caminos vecinales hacia Tunte y Maspalomas. Pero si bien es verdad que en estos trayectos se empleaban varias horas, no menos se invertía en los carruajes tirados por tracción de sangre entre la capital y Agüimes, pues suponía unas 2 horas y 30 minutos (Brown, 1889; 103). A ello habría que añadirle otras seis horas a pie hasta Maspalomas, en total, unas 8.5 horas desde Las Palmas de Gran Canaria, mientras que en la actualidad el mismo trayecto se realiza en apenas 45 minutos, es decir, menos de un 10% del tiempo que se empleaba hasta bien entrado el siglo XX.

1 - Expediente del proyecto del trozo 5º de la carretera de tercer orden de Las Palmas a San Bartolomé de Tirajana, 1884, Archivo de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias (legajo GC-7), Las Palmas de Gran Canaria.



Como hemos comentado, éste fue un periodo en el que la red de caminos era el principal nexo de unión con el resto de la Isla, aún cuando la carretera del sur ya alcanzaba Agüimes en los años ochenta del siglo XIX. Pero esta situación ya se había pretendido cambiar, pues aunque el *Plan de Carreteras* estatal de 1852 incluía entre sus proyectos una carretera de segundo orden desde Las Palmas de Gran Canaria a Telde, con el *Plan de Carreteras* de 1864 ya se ordenaba su continuación hasta Agüimes como vía de tercer orden. No obstante, no fue hasta 1877, fecha en la que se promulgó la *Ley de Carreteras*, cuando se recogió la demanda de una vía -también de tercer orden-, entre Las Palmas de Gran Canaria y San Bartolomé de Tirajana (Tunte).

Pero de los planes a la realidad transcurrió un tiempo considerable, pues la llegada de la carretera a Tunte y tras cruzar los cascos municipales de Telde, Ingenio, Agüimes y Santa Lucía de Tirajana, no tuvo lugar hasta la segunda década del siglo XX, mientras que en la vertiente de barlovento de la Isla la red ya formaba un entramado más evolucionado. La memoria del proyecto del tramo cuarto de la carretera del sur, realizada por el ingeniero Juan de León y Castillo en 1874, nos acerca al déficit de conexión viaria de este espacio y sus consecuencias: *"Los pueblos de Santa Lucía y San Bartolomé están enclavados en un extenso valle, con riegos por caudaloso arroyo."* (...) *"A pesar de sus ricos y abundantes frutos, son pobres: por la difícil o muy costosa conducción de sus productos a Las Palmas, centro de producción y de comercio y donde es más activa la demanda"* (Caballero, 1998; 162).

En estos años no faltaron iniciativas políticas para intentar mejorar la conexión con el sur de Gran Canaria, pues en el periodo entre 1877 y 1911, que los historiadores denominan de las *carreteras parlamentarias*, por el alto número que de ellas se demandaron sin visos de realizarse siquiera en un tiempo relativamente grande, se ratificaron tres vías por el Parlamento que sin duda mejoraron los

transportes con este espacio, a saber: 1.- Lazareto de Gando a la carretera de Las Palmas de Gran Canaria a San Bartolomé de Tirajana; 2.- Lazareto de Gando al Faro de Maspalomas (por Carrizal y Juan Grande); y 3.- Tunte a Maspalomas (Hernández Luis, 1993; 376).

A finales de la década de los veinte y comienzos de la siguiente, la situación había mejorado ostensiblemente, pues los vehículos de tracción mecánica ya podían llegar a Maspalomas tras haberse acondicionado de forma muy somera el camino vecinal existente. En este sentido, nos parece muy interesante el siguiente texto de un periodista, recogido en una revista de la época titulado: *"por tierras del sur"* y que nos acerca a las dificultades extremas del transporte desde la capital insular, debido sobre todo, a la lejanía y escaso peso económico y demográfico de estos parajes: *"tiempo hacía que nos sentíamos halagados por la idea de hacer una excursión a los remotos y casi ignorados paisajes de los confines del sur de la Isla."* (...) *"Pero el pasado domingo logramos sobreponernos a la rutina de las excursiones dominicales a las Vegas y muy de mañana nos lanzamos hacia el sur. Todo nos era conocido hasta Sardina, donde, al pasar, nos hizo fruncir el entrecejo el tradicional viento, molesto y abrazador, aún en las postrimetrías del invierno. Pasamos por Juan Grande y al cabo de una hora, después de haber tenido que realizar una serie de maniobras, para dar paso a un coche que venía en dirección contraria, pues el camino tiene exactamente el ancho de un vehículo, llegamos a Maspalomas."* (...) *"Y el auto, atrevido, valiente, emprende la lucha por la conquista del Cercado de Espino, a quince kilómetros de Arguineguín."* (...) *"Al fin, llegamos al límite de la carretera, después, de haber recorrido ochenta y cinco kilómetros desde Las Palmas y con los huesos resentidos por el ajetreo del camino"* (Canarias Turista, n° 214, 1930).

Esta vía, que con el tiempo pasó a denominarse C-812 (o GC-500 más recientemente), parte de la primera carretera de medianías y después de atravesar Gando y El Cruce de Arinaga, se adentraba en Los Llanos de Juan Grande y el extenso sur. Buena idea del mal estado de conservación de esta carretera la tenemos en el hecho de que todavía en 1956 -y entre Gando y Arguineguín-, un 27% de su longitud, es decir unos 12.5 kilómetros, no había recibido aún el betún asfáltico, si bien este último se correspondía con el tramo Maspalomas-Arguineguín (INE, 1956; 293). No obstante, seis años más tarde, es decir en 1962, este trayecto ya se había asfaltado parcialmente (Organización Sindical, 1963; 8), sin duda condicionado entre otros factores por la creciente demanda del cemento de Arguineguín -en servicio desde finales de los años cincuenta-, para las obras de urbanización de Maspalomas Costa Canaria. A su vez, el ancho de la calzada oscilaba entre los seis y siete metros, y en un 15% del trayecto la latitud no alcanzaba siquiera los seis metros.

El deficiente estado de la red viaria en el sur hasta los años sesenta, restó accesibilidad a estos parajes.







La carretera del sur cruza San Agustín, una imagen de finales de los años cincuenta.

A mediados de los años sesenta, el futuro turístico de Maspalomas ya era casi una realidad, pero sus conexiones terrestres con el resto de la Isla, especialmente con el aeropuerto y Las Palmas de Gran Canaria, eran pésimas. Por ello, en la I Asamblea Provincial de Turismo de Las Palmas, celebrada en abril de 1964 -y dentro de la ponencia de infraestructuras de transportes terrestres-, se incluía como primera demanda *“la inmediata ejecución de la doble vía en proyecto desde Las Palmas al aeropuerto y ensanche y mejora de su continuación hasta Maspalomas”*, además de la pavimentación de la carretera de Tejeda a Maspalomas, por Tunte y Fataga (Revista Isla, nº 26, 1964).

Posteriormente, ante el incremento extraordinario del tráfico en la C-812, se acometen -desde los primeros años de los setenta hasta 1974-, varias obras en el tramo entre Gando y Maspalomas. Estas obras consistieron en el ensanche de la calzada, mejora del firme, rectificando de las curvas más peligrosas, así como la ampliación a un tercer carril de los tramos en rampa para el tráfico pesado. Finalmente, la carretera se desdobra en 1988 entre Tarajalillo y el cruce de la Viuda de Franco, en Playa del Inglés. Con el transcurso del tiempo, esta vía se convertirá en una travesía urbana desde el aeroclub hasta Sonneland, con una extensión de 9.8 kilómetros.

Pero como decimos, a comienzos de los años setenta, la intensidad media diaria de vehículos entre Juan Grande y Tarajalillo ya era diez veces mayor que una década antes, y se esperaban fuertes incrementos en los siguientes años como consecuencia de la expansión del turismo en toda la costa meridional de Gran Canaria. Ante ello, y debido también a la necesidad de aumentar la accesibilidad entre el sur y el aeropuerto, surgió en noviembre de 1973, un anteproyecto de autopista entre Gando y Maspalomas de 34.6 kilómetros de longitud y con

un presupuesto de casi 2.000 millones de pesetas (21.000 millones de 1999, o sea, más de 126 millones de euros). En la misma memoria de este anteproyecto se justificaba esta vía porque *“en la costa oriental y de norte a sur se encuentran los tres centros neurálgicos de la Isla: la capital, Las Palmas de Gran Canaria, el aeropuerto de Gando y la gran zona turística de Maspalomas”*<sup>2</sup>. En la misma línea, el III Plan de Desarrollo argumentaba a comienzos de los años setenta que la red viaria desde Las Palmas de Gran Canaria a Maspalomas *“debidamente potenciada, es apta para ser en el futuro la columna en la que se vertebrará el sistema económico insular”*<sup>3</sup>. Se plantearon varias alternativas, como la de utilizar la C-812 como una de las dos calzadas de que dispondría la futura autopista, pero el alto grado de urbanización en sus márgenes o el estrangulamiento del desarrollo turístico costero que sin duda provocaría, como por ejemplo en Bahía Feliz, favorecieron un trazado independiente de la antigua carretera. Al final, en febrero de 1976, se aprueba definitivamente el proyecto de construcción de la autopista en el tramo Gando – Tarajalillo.



La antigua carretera del sur tiene que desdoblarse a finales de los años ochenta ante el espectacular incremento del flujo de vehículos.

La propia planificación del Ministerio de Obras Públicas en 1973 justificaba esta autopista en los siguientes términos: *“el aumento de capacidad en el tramo Gando-Maspalomas, que inexcusablemente postula el auge turístico del sur de la Isla, solo puede conseguirse con*

2 - Memoria del anteproyecto de autopista GC-22, tramo Gando – Maspalomas, noviembre de 1973, suscrito por Julio Molo, Archivo de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias (legajo sin catalogar), Las Palmas de Gran Canaria.

3 - Presidencia del Gobierno (1972): III Plan de Desarrollo Económico y Social, volumen de Canarias, Madrid, cfr. p. 409.



# RED PRINCIPAL DE CARRETERAS DE GRAN CANARIA EN 2000.



FUENTE: Mapa oficial de carreteras de Gran Canaria. Cabildo de Gran Canaria.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2007





La entrada en servicio a comienzos de los años noventa del tramo de autopista entre Tarajalillo y Pasito Blanco responde a la creciente movilidad.

la construcción de una autopista, que no puede ser un mero desdoblamiento de la actual carretera por los innumerables problemas que plantearán las servidumbres actualmente existentes y las travesías de importantes núcleos urbanos. Se proyecta en consecuencia una autopista de nuevo trazado entre Gando y Maspalomas, con una longitud de 34 kms. y calzadas de dos carriles, ampliables a tres cuando el tráfico lo exija.<sup>4</sup>

Previo a este anteproyecto de autopista -en concreto, a comienzos de los años setenta-, se había considerado como solución alternativa a la creciente movilidad entre el norte y el sur de la Isla, la construcción de un tren vertebrado o aerotrén de Goicoechea que uniría Maspalomas con Las Palmas de Gran Canaria a 200 kilómetros por hora. Pero el proyecto se suspendió como consecuencia de su trazado costero, constituyéndose en una auténtica pantalla visual debido a la continuidad de los pilares que requería, sobre todo en el litoral de Las Palmas de Gran Canaria.

De esta manera, desechada la alternativa ferroviaria a comienzos de los setenta, la autopista entre Gando y Tarajalillo, de dos carriles en ambos sentidos, entró en servicio en junio de 1981, con una longitud de 21.2 kilómetros. Desde allí, enlazaba con la C-812, que ante los graves problemas de congestión viaria que se producían en este punto -acompañado de la inseguridad para los peatones-<sup>5</sup>, favorecían su desdoble en dos calzadas de dos carriles cada una entre 1988 y 1990, si bien se realizó en dos tramos: Tarajalillo-San Fernando de Maspalomas en la primera fecha, y desde aquí hasta la GC-510 que enlaza con el Faro de Maspalomas, en la segunda. En estos años, la intensidad del tráfico en la C-812 era tan elevada, que en determinadas horas punta había que recurrir a soluciones

4 - Ministerio de Obras Públicas (1973): "Carreteras 1973", en *Plan de infraestructura viaria de Las Palmas*, Madrid.

5 - "Programa de actuación: Gran Canaria", en *Plan Regional de Carreteras de Canarias*, diciembre de 1987, Archivo de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria. Este Plan no llegó a aprobarse, pero es fiel indicativo de la situación de la red viaria canaria en estos años.

6 - *Memoria del modificado del desdoblamiento de calzada, carretera C-812 Las Palmas a Mogán, circunvalación por el sur, tramo: Tarajalillo - San Fernando*, p.k. 46.5 - 54.5, diciembre de 1987, suscrito por Enrique Moreno, Archivo de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias (legajo sin catalogar), Las Palmas de Gran Canaria.

7 - *Memoria del proyecto de autopista GC-1, Gando - Maspalomas, tramo Tarajalillo - Pasito Blanco*, septiembre de 1986, suscrito por José Torroja y José María de Villar, Archivo de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias (legajo sin catalogar), Las Palmas de Gran Canaria.

un tanto ingeniosas, como la de habilitar un tercer carril, a expensas de los arcenes y "atribuyendo dos de ellos al sentido de más tráfico, contrario de la mañana a la tarde"<sup>6</sup>.

Pero, como decimos, el elevado incremento del tráfico, así como las dificultades que presentaba el trazado de la antigua carretera -y, sobre todo, las pendientes-, como por ejemplo, en Morro Besudo, motivaron que en septiembre de 1986 se redactase el proyecto de continuación de la autopista hasta Pasito Blanco, con una longitud de 12.1 kilómetros, aunque la Dirección General de Carreteras ya había emitido la orden de estudio de este tramo en julio de 1982. Cabe mencionar la particularidad de que su trazado se desviará hacia el interior de la Isla para salvar los accidentes de la topografía, así como para evitar cercenar en el futuro el desarrollo urbanístico hacia el interior<sup>7</sup>.

El tramo de la autopista entre Tarajalillo y Pasito Blanco se concluyó en 1990 y tres años más tarde, también finalizaron las obras del tramo de 6.9 kilómetros entre esta última entidad y Arguineguín, completándose el esquema viario básico de la costa de San Bartolomé de Tirajana. Sin embargo, el constante aumento del tráfico, como se puede apreciar en la tabla 2, es más que sobresa-

TABLA 2 - INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS EN LAS PROXIMIDADES DE MASPALOMAS COSTA CANARIA (1961-1999)\*.

Estación de aforo	AÑOS							
	1961	1971	1975	1980	1987	1993	1997	1999
C-812, km. 43.2, después de Juan Grande	400	4415	6639	9034	11000	7209	7885	8532
C-812, km. 47.2, Bahía Feliz	---	---	---	---	---	16632	17092	16911
C-812, km. 54.0, antes cruce de la Viuda de Franco	---	---	---	---	---	25787	30213	33316
C-812, km. 54.6, después cruce de la Viuda de Franco	---	---	---	---	---	15566	10836	13213
C-812, km. 57.1, antes cruce Faro - Pasito Blanco	350	---	2176	2614	---	10430	10236	11231
GC-510, km. 1.0, C-812 - Faro de Maspalomas	---	---	---	---	---	3890	4698	5191
C-812, km. 57.3, después cruce Faro - Pasito Blanco	---	---	---	---	---	5675	4159	5686
C-812, km. 59.0, después cruce de Pasito Blanco	---	---	---	---	---	15028	2890	2712
GC-1, km. 36.9, antes del cruce de Tarajalillo	---	---	---	---	18700	36326	49266	52906
Enlace GC-1 - C-812, cruce Playa de Las Burras	---	---	---	---	---	28565	45557	49495
GC-1, km. 46.0, antes del cruce de Maspalomas	---	---	---	---	---	12538	31018	33261
GC-1, km. 47.6, después del cruce de Maspalomas	---	---	---	---	---	12668	24140	25658
GC-1, km. 49.0, antes del cruce de Pasito Blanco	---	---	---	---	---	---	19136	22518
GC-1, km. 50.2, después cruce de Pasito Blanco	---	---	---	---	---	14963	20715	23624
<b>Total (en los años aforados por completo)</b>	---	---	---	---	---	---	<b>277841</b>	<b>304254</b>

\* En el año 2000 la carretera C-812 cambia su nomenclatura por la de GC-500, aunque todavía se encuentra sin kilometrar.

FUENTE: Sección de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias y Área de Obras Públicas del Cabildo Insular de Gran Canaria. Elaboración propia.

liente desde la apertura del tramo Gando-Tarajalillo, debido, sin duda, al fuerte despegue turístico, el propio incremento del parque automovilístico y la mejora del acceso, que indujo a una mayor movilidad. En efecto, si partimos de un tráfico inicial en 1981 que rondaba los diez mil vehículos diarios en las proximidades de Tarajalillo, compartidos entre la propia autopista (en servicio desde ese año) y la C-812, en 1999 el tráfico ya ascendía a unos 6.000. Además, la variación del tráfico en la autopista (kilómetro 36.9) ha sido mucho mayor que en la C-812 (kilómetro 43.2), pues entre 1993 y 1999, y en ambos puntos kilométricos, el tráfico se ha incrementado un 46 y 18% respectivamente.

Ante el continuo crecimiento del tráfico en los últimos años -que aún es mayor, lógicamente, entre el aeropuerto y Vecindario-, el proyecto de desdoblamiento de la autopista de Gando a Maspalomas se incluye en el *Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias* en 1997 con un presupuesto de casi cuatro mil millones de pesetas (24,04 millones de euros), previéndose su terminación en el año 2003<sup>8</sup>. En agosto de 1997 se adjudicó a una *Unión Temporal de Empresas* el contrato para la redacción del proyecto de construcción del acondicionamiento de la autopista entre el aeropuerto y Maspalomas, con una longitud de 28.9 kilómetros, consistente en la ampliación de ambas calzadas a tres carriles (seis en total). Este se finalizó en octubre de 1998, considerándose como más apropiada la opción de utilizar la mediana de la actual autopista para el tercer carril, disminuyendo, por ende, los costes de las obras.

La principal justificación de este proyecto se centraba en que *"con una intensidad de tráfico que supera los 60.000 vehículos-día en su primer tramo, y los 45.000 vehículos-día en su tramo final, la actual autopista está alcanzando niveles de servicio precarios, por lo que se impone su ampliación como primera medida para atender las demandas de tráfico."*<sup>9</sup> En este proyecto de finales de 1998, se realizaban previsiones para el año 2000 de algo más de 51.000 vehículos en la entrada de Tarajalillo por la autopista, pero en 1999 se alcanzaron los 53.000, es decir, un 3% más de tráfico un año antes de lo previsto. Igualmente, se preveían unos 69.000 vehículos en el mismo punto para el año 2020, pero dado el crecimiento vertiginoso -y casi logarítmico-, del parque de vehículos, así como de la actividad económica en el sur de Gran Canaria, esta

8 - *Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias en materia de carreteras*, 16 de abril de 1997, suscrito por Rafael Arias-Salgado Montalvo y Antonio Ángel Castro Cordobez, Archivo de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias (legajo sin catalogar), Las Palmas de Gran Canaria.

9 - *Memoria del proyecto de construcción del acondicionamiento de la autopista GC-1, tramo: aeropuerto de Gran Canaria-Maspalomas*, octubre de 1998, suscrito por Sistema-Geocontrol y José Torroja, Archivo de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias (legajo sin catalogar), Las Palmas de Gran Canaria.

cifra es muy probable que se alcance a mediados de la primera década del siglo.

Es indudable que la incorporación de una nueva cama al mercado turístico conlleva una fuerte demanda sobre el viario. Destacamos algunos factores que inciden en esta demanda: 1.- el turista en el sur de Gran Canaria rota cada once días como media, a lo que habría que añadirle una movilidad muy alta, con frecuentes excursiones por la Isla; 2.- los servicios necesarios para el mantenimiento de cada cama demandan también una alta movilidad: suministro de víveres, mobiliario, etc.; y 3.- la mano de obra pendular que se desplaza diariamente a Maspalomas.

En este sentido, en el proyecto aludido del tercer carril de Gando a Maspalomas, se argumentó que la frecuencia de desplazamientos diarios a la entrada de esta última entidad asciende a un 54.7%, siendo de un 19.6 los que realizan varias veces por semana el desplazamiento por la autopista del sur.

En la tabla 3 se observa claramente quiénes son los principales usuarios de la autopista del sur a la entrada o salida de Maspalomas, destacándose los de la capital insular, Telde y los tres municipios del Este, mientras que los principales destinos se corresponden, evidentemente, con Playa del Inglés y Maspalomas.

**TABLA 3 - PRINCIPALES ORÍGENES Y DESTINOS DE LOS USUARIOS DE LA AUTOPISTA DEL SUR EN LAS PROXIMIDADES DE MASPALOMAS EN 1998.**

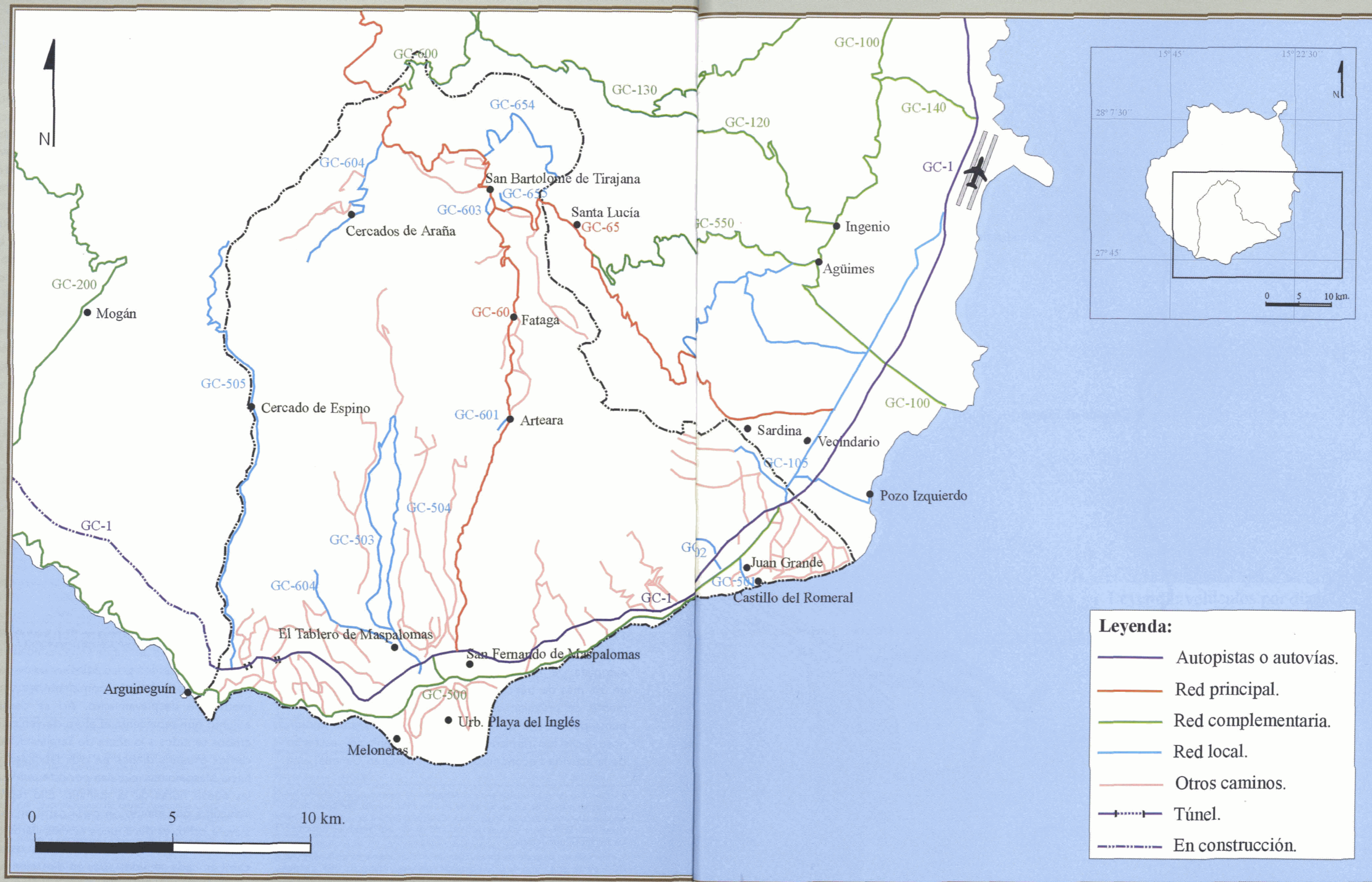
PRINCIPALES ORÍGENES		PRINCIPALES DESTINOS	
Nodos	Porcentaje	Nodos	Porcentaje
Las Palmas de Gran Canaria	35.0	Playa del Inglés	38.7
Telde	32.1	Maspalomas	23.1
Ingenio, Santa Lucía y aeropuerto	24.6	Santa Lucía de Tirajana	12.8
Agüimes	3.4	Resto de municipios del norte y este	17.9
Otros	4.9	Puerto Rico y Mogán	6.4
-	-	Otros	1.1
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>Total</b>	<b>100.0</b>

FUENTE: *Memoria del proyecto de construcción del acondicionamiento de la autopista GC-1, tramo: aeropuerto de Gran Canaria-Maspalomas*, octubre de 1998.

Sin duda, los principales usuarios de esta autopista tienen una alta relación con el trabajo como su principal motivo de desplazamiento. Así se deduce del gráfico adjunto que representa el aforo de vehículos por horas en ambos sentidos a la altura de Tarajalillo, pues casi un 23% de los usuarios diarios en días laborales y en el sentido hacia Maspalomas, circulan por este punto entre las siete y las nueve horas de la mañana. Ello representa unos 31 vehículos por minuto en cada carril en la hora punta de siete a ocho, es decir, unos niveles claros de congestión y que, sin duda, están condicionando la demanda del tercer carril en cada sentido, pues en dirección hacia Las Palmas de Gran Canaria también existe un pico entre las 16 y las 19 horas, si bien el retorno es más escalonado.



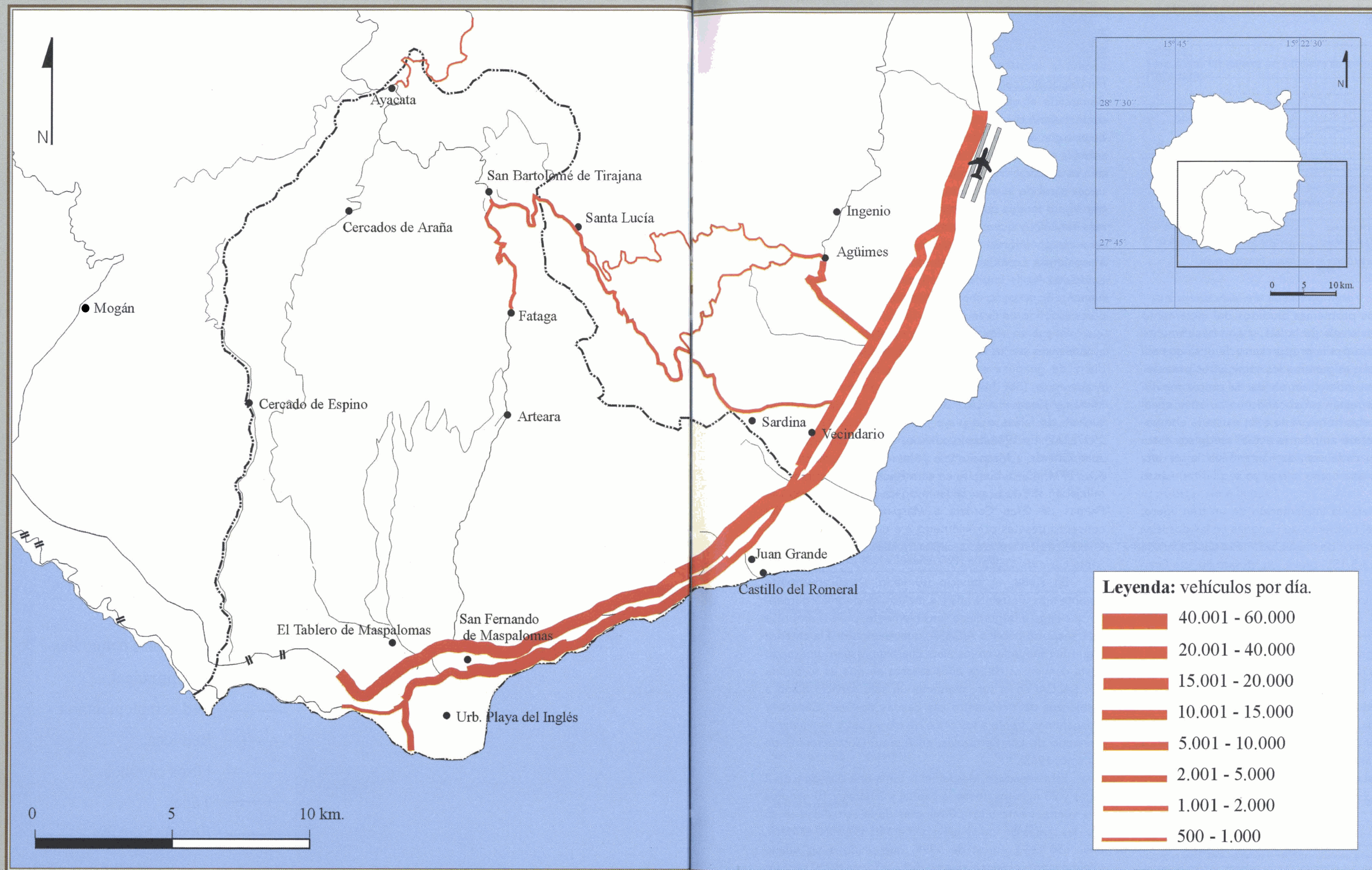
### RED PRINCIPAL DE CARRETERAS EN EL SUR DE GRAN CANARIA EN 2000.



FUENTE: Mapa oficial de carreteras de Gran Canaria. Cabildo de Gran Canaria.



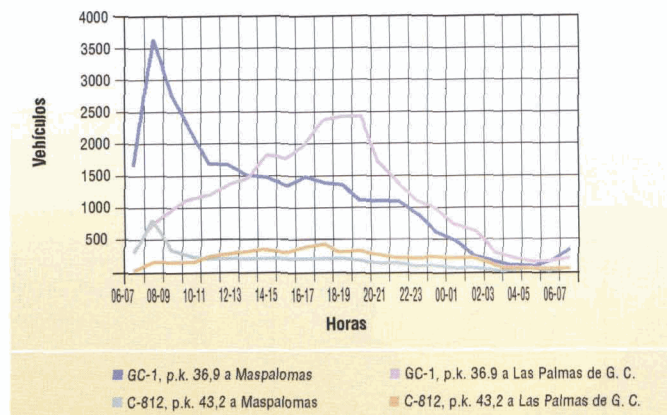
INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS DE VEHÍCULOS  
EN EL SUR DE GRAN CANARIA EN 1998.



FUENTE: *Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias.*



Gráfico 1  
Intensidad media horaria de vehículos en días laborales al naciente de Maspalomas en 1999.



FUENTE: Área de Obras Públicas del Cabildo de Gran Canaria. Elaboración propia.

En efecto, los problemas aludidos del incremento del tráfico viario en el sur de la Isla, y que básicamente están protagonizados por la propia mano de obra que allí trabaja, además del que generan los suministros y mantenimiento de diversa índole, sin olvidar la propia movilidad de los turistas, están provocando un colapso en el sistema viario a ciertas horas. Ante ello, existe la alternativa, ya comentada, de ampliar la actual autopista hasta los tres carriles en cada sentido, o también la de una intervención ferroviaria como la que ya se planteó varias décadas atrás.

De esta manera, la implantación de un tren ligero, recomendado por el Gobierno de Canarias en las dos Islas centrales y en los tramos de mayor movilidad (Gobierno de Canarias, 1998; 5.3-5.15), prevé un desarrollo en Gran Canaria en dos corredores: Arucas-Las Palmas de Gran Canaria (unos 15 kilómetros)<sup>10</sup>; y desde esta última ciudad hasta Maspalomas (unos 50 kilómetros), de los que el tramo San Agustín-Maspalomas-Faro, se correspondería con un trayecto urbano, siguiendo la mediana de la actual carretera C-812. La duración estimada del viaje es de unos 45 minutos en el servicio *express*, es decir, sin apenas paradas, mientras que alcanzaría los 56-59 minutos si se realizan las 17 paradas en otras tantas estaciones que se han planificado. Por último, las dos vías en ambos sentidos podrían soportar hasta ocho servicios por hora, de los que seis configurarían el denominado servicio *express* (Cabildo de Gran Canaria, 1999; 38-39).

10 - En las últimas fechas se ha pensado extender el corredor norte hasta el municipio de Agaete, de tal manera que el ferrocarril pueda potenciar aún más el denominado *eje transcanario* (desde Lanzarote hasta las Islas más occidentales) y que en el caso de la Isla de Gran Canaria se correspondería con el tramo terrestre que une los puertos de Las Palmas de Gran Canaria y el de Agaete.

En suma, es una alternativa a la inusitada expansión de las carreteras y a la propia guagua (o autobús), sin que se llegue a plantear nunca este proyecto como sustituto de estas otras alternativas. Si, efectivamente, este transporte llegara a implantarse con cierto éxito, se evitaría la remodelación constante de las carreteras, es decir, se disminuiría el efecto sobre el paisaje y el consumo de suelo, bajaría el impacto acústico, a la vez que el consumo de energía, disminuirían los accidentes y sus consecuencias sobre la congestión del viario, etc. Pero no hay que olvidar que esta actuación entraría en competencia con el futuro tercer carril de la autopista, y si este último se realiza, el tren ligero tendría que optar por otro trazado con un coste más elevado, y que en la actualidad ronda los 4.2 millones de euros por kilómetro entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, considerando su trazado por la mediana de la autopista. A ello habría que añadirle la adquisición de, al menos, 25 convoyes, con un coste global de 60 millones de euros (Cabildo de Gran Canaria 1999; 55-56).

En cuanto a los medios de transporte, cabe decir que a comienzos de los años treinta ya existía una frecuencia diaria de guaguas entre Las Palmas de Gran Canaria y Arguineguín (por Maspalomas), a cargo de la empresa *Melián y Compañía Ltd.*, desde donde enlazaba con un servicio de falúas a la playa de Mogán (Suárez Moreno, 1997; 169). En 1934, las frecuencias hasta Arguineguín, por Juan Grande y Maspalomas, ya eran de dos diarias (VV. AA., 1934; 40), si bien las características de la carretera se reflejaban sin duda en la tarifa aplicada, pues desde Las Palmas de Gran Canaria a Maspalomas el coste del concepto pesetas por kilómetro era un 32% más elevado que el trayecto entre la capital y Tunte (por Agüimes y Santa Lucía de Tirajana).

En suma, el servicio no varió significativamente durante más de treinta años, e incluso, se podría argumentar que llegó a degradarse sensiblemente, pues la empresa de transporte público *A/CASA*, que reemplaza a la anterior y que fue fundada en los años cuarenta -estuvo operando hasta comienzos de los años setenta en que es sustituida por *SALCAI* en el sur-, mantenía un solo servicio diario a comienzos de 1965 entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, frente a los cinco de ida y cuatro de vuelta al balneario de Los Berrazales, en Agaete (Subsecretaría de Turismo, 1965).

Este servicio a Maspalomas tenía una duración de 2 horas y 20 minutos desde la capital y 3 horas y 10 minutos a la vuelta, frente a los 50 minutos de la actualidad. A su vez, las tarifas de ida se elevaban a 34.5 pesetas, es decir, unas 650 (3,91 euros) de 1999, que unido a un salario mínimo interprofesional que en dicho año era de 60 pesetas por día (1.110 ó 6,67 euros de 1999), esto es, menos de la mitad de la percepción de este salario en la actualidad,





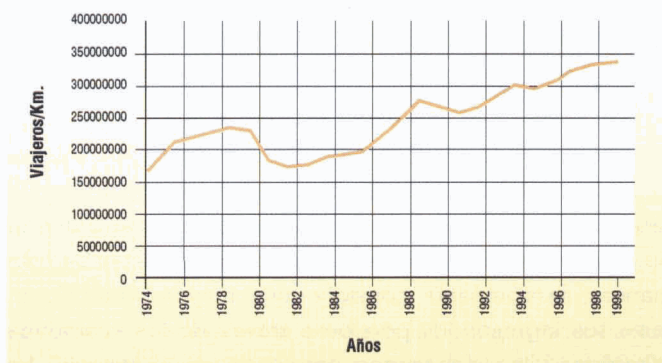
Durante los años sesenta y parte de la siguiente década, los denominados piratas que iban al sur paliaron las deficiencias de la denominada "exclusiva o concesionaria oficial".

hacían que este transporte fuese muy inaccesible para la población autóctona y turista, tanto por el tiempo empleado, como por las tarifas aplicadas. No obstante, también estaban los denominados *piratas*, que a cambio de una tarifa superior ofrecían -con vehículos más pequeños-, una mayor rapidez y comodidad, aparte de operar fundamentalmente en las horas valle, no cubiertas por AICASA. Es por ello por lo que estos microbuses tomarán protagonismo en Maspalomas, sobre todo a partir de los años sesenta, con el despegue turístico y hasta la constitución de SALCAI en enero de 1973. Bien es verdad que la *piratería* contribuyó a mejorar el abandono de AICASA en el extremo sur de la Isla, aunque también se podría decir que sus bajos niveles de servicio con este espacio se debían a la competencia desleal de los *piratas*.

Como decíamos, en enero de 1973 se constituyó SALCAI, sociedad que desde entonces realizaba en exclusiva todo el servicio regular de viajeros en el sur de Gran Canaria. Su cuenta de resultados se debe, sin duda, al auge del turismo en todo este amplio espacio, pues mientras otras empresas del sector han sufrido un estancamiento -e incluso descenso-, del concepto viajeros por kilómetro,

SALCAI ha conseguido en estos años incrementarlo en un 80%, como se puede observar en el siguiente gráfico:

Gráfico 2  
Evolución de los viajeros por kilómetro de la empresa SALCAI (1974-1999).



FUENTE: *Memorias anuales de SALCAI*. Elaboración propia.

Por otra parte, las principales macromagnitudes de la compañía las recogemos en la tabla 4, destacando el extraordinario peso que poseen las siete líneas expuestas. En efecto, en los años considerados, estas líneas siempre han mantenido un 50% de los viajeros por kilómetro, aún cuando en estos años se hayan creado nuevas rutas, hasta 64 en total en 1999. También es destacable el alto índice de ocupación de las líneas analizadas, que ronda el 47%, frente al 40 de la compañía en su conjunto y el 35 si excluimos estas siete líneas.

TABLA 4 - VIAJEROS POR KILÓMETRO EN LAS PRINCIPALES LÍNEAS DEL TRANSPORTE REGULAR DE PASAJEROS EN MASPALOMAS COSTA CANARIA (1994 - 1999).

Líneas	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Las Palmas de G.C. - Faro (directo)	59.148.177	59.542.459	59.480.742	58.107.491	56.756.432	57.409.131
Las Palmas de G.C. - Puerto de Mogán	51.314.804	53.210.334	47.525.155	51.096.660	57.178.487	57.836.040
Playa del Inglés - Puerto Mogán - Mogán	33.910.661	36.778.167	33.583.459	31.638.234	32.186.875	32.557.024
Las Palmas de G.C. - Faro (nocturno)	10.906.060	10.701.059	14.041.702	14.886.412	15.018.965	15.191.683
Telde - Faro de Maspalomas	10.698.678	11.167.516	12.159.707	11.888.203	11.846.105	11.982.335
Telde - Playa del Inglés - Faro	10.788.545	11.718.910	12.099.696	11.438.495	12.594.149	12.738.982
Veril - Parque Tropical - Palmitos Park	10.498.130	10.962.180	10.559.034	10.227.124	10.259.457	10.377.441
<b>Total de estas líneas</b>	<b>187.265.055</b>	<b>194.080.625</b>	<b>189.449.495</b>	<b>189.282.619</b>	<b>195.840.470</b>	<b>198.092.636</b>
<b>Total de la compañía</b>	<b>346.581.295</b>	<b>356.509.570</b>	<b>375.539.280</b>	<b>376.410.680</b>	<b>384.726.821</b>	<b>389.151.179</b>
<b>Porcentaje de estas líneas sobre el total</b>	<b>54.03</b>	<b>54.44</b>	<b>50.45</b>	<b>50.29</b>	<b>50.90</b>	<b>50.90</b>
Índice de ocupación de la compañía	39.60	39.55	39.69	40.47	40.57	40.40
Índice de ocupación de estas líneas	46.39	46.44	46.79	47.21	47.85	47.80

FUENTE: *Memorias anuales de SALCAI*. Elaboración propia.





La demanda de transporte público regular en el sur se ha duplicado en el último cuarto de siglo al amparo del desarrollo turístico.

Otro hecho sobresaliente es que la principal vía utilizada por las guaguas de SALCAI es la autopista, donde pueden desarrollar una mayor velocidad comercial. De esta manera, la compañía consigue una mayor rentabilidad, pues sus ingresos los percibe a través de los kilómetros recorridos y no del tiempo empleado en el servicio. En suma, este estado de cosas afecta positivamente a la estructura de costes de la empresa, pues una mayor velocidad comercial implica menores costes sociales (empleados por kilómetro recorrido, seguridad social, etc.), así como un periodo más amplio de amortización del material móvil debido al menor desgaste de la mecánica por kilómetro recorrido, en comparación con los operadores de la capital y del norte de la Isla.

En la tabla 5 se expone una relación de las principales líneas que operan en Maspalomas Costa Canaria, destacándose que estas siete líneas mueven un 43% de los viajeros totales de la compañía, dato bastante representativo si partimos de la base de que SALCAI opera unas 64 líneas como decíamos, tal y como ya mencionamos. Pero más significativo aún es el que los viajeros por kilómetro de estas siete líneas supongan un 51% del total de la empresa, pues éstas presentan un índice de ocupación notablemente superior, y su área operativa se centra sobre todo en la autopista en tramos de larga distancia.

**TABLA 5 - CARACTERÍSTICAS DE LAS PRINCIPALES LÍNEAS DEL TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS EN MASPALOMAS COSTA CANARIA EN 1999.**

Líneas	Distancia (en kilómetros)	Frecuencias medias diarias*	Viajeros transportados	Índice de ocupación
Las Palmas de G.C. - Faro (directo)	65	83.60	1.461.073	55.39
Las Palmas de G.C. - Puerto de Mogán	85	73.92	2.631.383	45.60
Playa del Inglés - Puerto Mogán - Mogán	43	86.39	1.408.216	44.31
Las Palmas de G.C. - Faro (nocturno)	60	30.82	568.640	43.59
Telde - Faro de Maspalomas	48	31.74	524.465	40.70
Telde - Playa del Inglés - Faro	45	30.02	698.143	46.48
Veril - Parque Tropical - Palmitos Park	17	55.41	562.316	55.39
<b>Total de estas líneas</b>	<b>52**</b>	<b>55.99</b>	<b>7.854.236</b>	<b>47.80</b>
<b>Total de la compañía</b>	<b>31**</b>	<b>25.56</b>	<b>18.351.375</b>	<b>40.40</b>

\* Frecuencias medias diarias en ambos sentidos.

\*\* Media de kilómetros.

FUENTE: *Memorias anuales de SALCAI*. Elaboración propia.

En definitiva, la concesionaria del transporte regular de viajeros en el sur de Gran Canaria se ha beneficiado significativamente del desarrollo turístico en esta amplia franja costera, pues esta actividad económica ha favorecido la mejora de la infraestructura viaria y ha permitido un incremento de los servicios, llegando algunas líneas a niveles de ocupación anuales de un 55%, como es el caso de la que cubre el trayecto directo entre Las Palmas de Gran Canaria y el Faro de Maspalomas. Estos coeficientes de ocupación en transporte terrestre son muy difíciles de obtener, máxime si partimos de la base de que esta línea en concreto supera los 60 kilómetros.

De cualquier manera, no hay que olvidar que también existe un importante parque de vehículos discrecionales y de vehículos de alquiler sin conductor, operando en un gran porcentaje en el sur de Gran Canaria<sup>11</sup>.

**TABLA 6 - VEHÍCULOS DISCRECIONALES Y DE ALQUILER SIN CONDUCTOR EN GRAN CANARIA (1995 - 1999).**

Años	Vehículos discrecionales de viajeros	Vehículos de alquiler sin conductor
1995	535	14.000
1996	575	16.000
1997	650	18.500
1998	660	17.000
1999	730	15.000

FUENTE: *Federación de Empresarios del Transporte*, Las Palmas de Gran Canaria.

Elaboración propia.

En el caso de los vehículos discrecionales, la oferta de asientos asciende a casi 30.000 para el último año, mientras que los vehículos de alquiler sin conductor superan las 80.000 plazas. A ello habría que añadirle un 20% más de vehículos de alquiler dada la alta ilegalidad en el sector. Todo ello supone casi dos millares de empleos directos, a los que habría que añadirle los indirectos (en los talleres mecánicos, en estaciones de servicio, etc.).

## 2.- INFRAESTRUCTURAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE AÉREOS.

El desarrollo turístico de Maspalomas Costa Canaria desde mediados de los años sesenta, se fundamenta en el transporte aéreo, además del terrestre, como hemos comentado. Pero el aeropuerto de la Isla no se localiza en

11 - En el caso de los vehículos de alquiler sin conductor de la isla de Gran Canaria, un 60% de éstos están adscritos al municipio de San Bartolomé de Tirajana, lo que supone un 44% de su parque automovilístico, según el ISTAC (2000): *Parque de vehículos. Canarias 1999*, Las Palmas de Gran Canaria, cfr. p. 19. No obstante, un ostensible porcentaje de vehículos registrados en otros municipios ha servido de soporte al turismo de Maspalomas Costa Canaria, como por ejemplo el 7% del municipio de Telde, término éste donde se localiza el aeropuerto.

el municipio, sino a una treintena de kilómetros de la urbanización turística. No obstante, existe un pequeño aeropuerto deportivo en las cercanías de Bahía Feliz, aunque sin importancia turística.

Pues bien, como dato más relevante, cabe decir que en 1999, el tráfico de viajeros internacionales por el aeropuerto de Gran Canaria superó los seis millones, es decir, algo más de un 70% del tráfico total, de los que una mayoría abrumadora son turistas. Si partimos de la base de que también un 70% de la oferta de alojamiento turística de la Isla se localiza en Maspalomas Costa Canaria, es fácil deducir que el tráfico aéreo de Gran Canaria y que es imputable a esta urbanización turística, ronda el 50% del total, es decir, unos 4.5 millones de viajeros.

Además, la urbanización de Maspalomas Costa Canaria comenzó a gestarse, como aludíamos, a mediados de los años sesenta, cuando el transporte aéreo ganaba cuota de mercado -año tras año- al transporte marítimo. Por consiguiente, se comete un grave error cuando no se relaciona convenientemente el aeropuerto y Maspalomas Costa Canaria, ambos se necesitan mutuamente y deberían participar de sus respectivos problemas.

Como dato histórico, ya se ha comentado que el aeropuerto de Gran Canaria, entonces denominado de Gando, no se inauguró oficialmente hasta 1930, pero existe multitud de casos en que la Isla se convirtió en noticia por la escala de aviones e hidroaviones de camino a otros países. Eran los denominados *raids*, protagonizados fundamentalmente por militares. Se trataba pues, de una aviación deportiva y de misiones militares, lejos aún de transportar turistas. Con posterioridad a 1925, el servicio postal se interesará también por la aviación con el objeto de agilizar el envío de la correspondencia.

Otras aeronaves llegaron a Gran Canaria sin participar en dichos *raids*, como lo fue el primer avión que aterrizó en los terrenos de Guanarteme en 1913 (VV. AA., 1996; Tomo II, 129), utilizándose más tarde las bahías de La Luz y de Gando para acoger a los hidroaviones. Esta última recibió el primer hidroavión en marzo de 1922 (Querol, 1992; 60). Entre estos *raids*, destaca el amerizaje en la Bahía de La Luz del *Plus Ultra*, camino a Buenos Aires.

Las primeras gestiones para ubicar un aeropuerto en la Isla se remontan a 1919, decantándose todas ellas por espacios dentro de la propia ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, pues Gando contaba con una escasa accesibilidad desde la capital (Ramírez Muñoz, 1995; 65-66). Posteriormente, la Sociedad de *Fomento y Turismo de Gran Canaria* solicita en abril de 1922, el acondicionamiento de un aeródromo en la Isla para poder completar un *raid* aéreo entre Barcelona y Canarias. Dos años más tarde, en enero de 1924, se produjo el primer aterrizaje en Gando de tres aviones desde la Península (Querol, 1992; 60-61), si bien

previamente se había despedregado el lugar para así posibilitar este aterrizaje.

Tras diversas vicisitudes, el Cabildo optó por la compra de unas 50 fanegadas en Gando en abril de 1926 que, conjuntamente con la cesión de terrenos por parte del Ayuntamiento de Telde en la zona del Lazareto en 1928, facilitaron la promulgación de una *Real Orden* en abril de 1930 por la que se declaraba aeropuerto nacional las instalaciones que se construyan en Gando, hecho este que aprovecha el Cabildo para la compra de otras setenta hectáreas (VV. AA., 1996; tomo II, 132-135). En el mismo año se inaugura la primera línea regular entre Getafe y Gran Canaria con multitud de escalas, aunque se suspenderá siete meses más tarde debido a su baja ocupación.

En suma, la crisis económica de los años treinta, asociada a la escasa renta de la población, la desconfianza por este transporte, y el conflicto bélico de 1936 a 1939, van a condicionar un transporte aéreo muy escaso en esta década, hasta el punto de que en los años 1934 y 1935, el tráfico en la única línea con la Península, Sevilla-Gran Canaria, no alcanzó el millar de viajeros en ambos sentidos (Ramírez Muñoz, 1996; 399).

Los años inmediatamente posteriores a la contienda civil se caracterizarán por un escaso volumen de viajeros aéreos en Canarias -y en Gando en particular-. Cabe destacar que la cifra apenas superó los 2.000 en 1940, siendo la tónica general de la década muy similar en su conjunto. Entre los puntos clave que motivaron esta situación se encuentran:

1.- La Segunda Guerra Mundial y sus consecuencias sobre el retraimiento de la demanda aérea europea durante toda la década de los cuarenta.

2.- El bloqueo internacional al régimen de Franco, que se tradujo en graves problemas para la operatividad normal de los aviones (escasez de combustible, de neumáticos, de piezas de recambio, etc.). Este hecho afectará evidentemente a la llegada de turistas.

3.- La propia descapitalización de la población debido al lastre de la Guerra Civil, factor que no favorecerá siquiera la práctica del turismo interior, pues la escasa renta de las familias se canalizará hacia las necesidades más elementales.

4.- La ausencia de motivos que indujeran a viajar a la población como, por ejemplo, el comercio, los negocios, el trabajo, etc., ya que la economía se encontraba estancada en gran parte.

5.- Las trabas impuestas por los *salvoconductos*, que tenían que ser firmados por el Gobernador Civil o algún militar de rango superior, incluso para viajar entre las Islas.

6.- El excesivo tiempo de viaje, que desde 1935 alcanzaba casi las seis horas entre Madrid y Gran Canaria en un DC-2. Con el resto de Europa los tiempos eran

mayores, lógicamente, incrementados por las escalas, que incluían al menos alguna pernoctación en una ciudad del sur de Europa.

Todo ello indujo a una escasa movilidad que tuvo su culminación en la suspensión de los servicios aéreos entre la Península y Canarias desde finales de 1942 y hasta 1945, inclusive (Fernández Fuster, 1991 b). Además, la accesibilidad económica de la población a este medio de transporte era muy baja pues, por ejemplo, en 1941, un peón de Obras Públicas necesitaba todo su salario de un mes para sufragarse un desplazamiento de ida y vuelta desde Gran Canaria a Tenerife, mientras que en la actualidad apenas necesita de tres o cuatro días de trabajo.

Hay que destacar que a comienzos de los años cuarenta el campo de vuelo de Gando se amplía desde los 900 a los 1.500 metros, y en 1946 se concluye la primera terminal de viajeros que estaría en servicio hasta comienzos de los años setenta, coincidiendo con su declaración como aeropuerto para operaciones nacionales e internacionales. Sin embargo, la polémica sobre la terminal de viajeros estuvo servida desde el primer momento, pues la *Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas* solicitó el traslado del aeropuerto a la finca de Las Escaleritas, debido al elevado tiempo que por entonces se empleaba entre Las Palmas de Gran Canaria y el aeropuerto (VV. AA., 1996; tomo II, 139).

A finales de 1959, se concluyeron los trabajos de ampliación de la pista hasta los 2.000 metros, asfaltándose además en su totalidad, pues con anterioridad sólo estaban pavimentados unos 700 con betún asfáltico. En estos años también se producen numerosas mejoras técnicas de ayuda a la navegación, sin duda condicionadas por la inauguración de la primera línea *chárter* entre Europa y Canarias, hecho que se había producido en el invierno de 1958 a 1959 entre Estocolmo y Gran Canaria a cargo de la agencia de viajes sueca *Svenk Turistyrta* y la compañía aérea *Trans Air*, de la misma nacionalidad. La agencia empleó aviones tipo *DC-3* con capacidad para 30 plazas y con multitud de escalas que elevaban la duración del viaje a tres días (Fernández Fuster, 1991 a; 688), pues los viajeros debían pernoctar en Barcelona y en Tánger.

La llegada de estos primeros *charters* condicionó en el mismo verano de 1959, la publicación del Decreto de cuatro de junio por el que se proyectaba ampliar y modernizar las instalaciones aeroportuarias. Este Decreto va a dar pie a una de las mayores transformaciones del aeropuerto hasta entonces, pues se preveía ampliar la pista desde los 2.000 a los 3.100 metros, un estacionamiento de aeronaves y una calle de rodadura, al igual que numerosas mejoras técnicas. Además, el *I Plan de Desarrollo* (1964-1967), aludía a la necesidad de acelerar los trabajos de la red variada entre el aeropuerto y Las Palmas de Gran Canaria, al

igual que la urgente repoblación forestal de los alrededores del aeropuerto, con el objeto de disminuir la polvareda que especialmente afectaba al creciente tráfico de aeronaves a reacción (Organización Sindical, 1963; 70).

**TABLA 7 - EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS EN EL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA (1940 - 1999)\*.**

Años	Viajeros	Años	Viajeros	Años	Viajeros
1940	2.164	1960	149.093	1980	3.797.516
1941	4.484	1961	225.530	1981	3.884.048
1942	3.408	1962	287.174	1982	4.055.619
1943	6.400	1963	370.700	1983	4.114.786
1944	9.400	1964	517.946	1984	4.411.085
1945	12.403	1965	699.949	1985	4.592.764
1946	15.519	1966	862.883	1986	5.170.629
1947	24.112	1967	1.021.500	1987	5.824.167
1948	22.343	1968	1.195.039	1988	6.220.473
1949	37.432	1969	1.374.869	1989	6.431.096
1950	32.741	1970	1.767.939	1990	6.434.101
1951	37.333	1971	2.216.875	1991	6.696.009
1952	51.945	1972	2.738.498	1992	6.969.084
1953	58.780	1973	3.064.383	1993	6.993.808
1954	64.738	1974	3.344.752	1994	7.770.899
1955	71.970	1975	3.750.704	1995	7.878.926
1956	77.772	1976	3.814.246	1996	7.891.558
1957	86.069	1977	4.382.416	1997	8.160.675
1958	99.496	1978	4.546.001	1998	8.692.988
1959	111.734	1979	4.326.374	1999	9.215.984

\* Se incluyen los tránsitos.

FUENTE: *Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea*. Elaboración propia.

La introducción de la era a reacción en Gran Canaria tiene lugar a comienzos de los años sesenta, especialmente en el tráfico *chárter*. Esto favoreció el denominado *turismo de masas* a la Isla, pues la mejora de la tecnología, en cuanto a la utilización de materiales más ligeros, aerodinámica, rendimientos de los motores, ampliación del radio de alcance, etc., permitirá reducir el consumo de combustible, y realizar los trayectos entre Centroeuropa y Canarias sin necesidad de escalas, con todos los beneficios derivados. Este hecho también incidió en una disminución de los tiempos de operación y sus consecuencias positivas sobre el paulatino descenso de las tarifas y, por ende, en una mayor predisposición de la población a viajar, conjuntamente con toda una serie de coyunturas sociales (incremento de la renta, generalización del sistema de pensiones, incorporación de la mujer al trabajo, descenso de la natalidad, etc.).

En efecto, en 1961 se introdujo un avión reactor tipo *Caravelle* en la línea Bruselas-Gran Canaria, con una frecuencia diaria. De la misma manera, la compañía *Aviaco* comenzó a operar en mayo de 1962 desde Madrid con el mismo tipo de aeronave, reduciéndose el tiempo de desplazamiento a la capital del Estado a algo más de dos horas. La sociedad era consciente de estos avances, llegándose a argumentar que *"no están lejos aún los años en que ir a Madrid equivalía a volar seis horas -dejando*



aparte los tres días de mar como mínimo-. Luego vino la superación a cuatro horas. Y ahora nos llega la de dos.” (Revista Isla, nº 18, 1962). En el otoño de ese año también se introdujeron entre Londres y Gran Canaria los reactores *Britannia*, reduciendo el trayecto a unas cinco horas. Fue, pues, a partir de 1962, cuando rápidamente se generalizó la aviación a reacción entre las Islas y el continente europeo, con todas sus consecuencias sobre el despegue del turismo, especialmente en Maspalomas Costa Canaria.

Las inversiones en infraestructura aérea fueron el principal punto de mira en los años sesenta, pues los avances técnicos en este transporte y la mejora de su accesibilidad terminaron por desplazar al transporte marítimo en una etapa en la que el turismo se intentaba potenciar a toda costa en España. De esta manera, en mayo de 1964 tuvo lugar en Madrid la *I Asamblea Nacional de Turismo*, en la que participó activamente un comité de Las Palmas de Gran Canaria, destacándose dentro de la ponencia de transportes y comunicaciones el siguiente extracto: “la importancia del tráfico aéreo en el movimiento turístico general –en especial para el desplazamiento del turismo extranjero de residencia-, otorga la mayor prelación a los aeropuertos de las zonas turísticas y en especial a los de carácter insular” (Revista Isla, nº 26, 1964).

En este contexto, la evolución del tráfico de viajeros en los años sesenta conoció los mayores incrementos porcentuales de su historia, pues entre 1960 y 1970, el tráfico aumentó un 1.100%, superando el millón de pasajeros en 1967. No en vano, la Isla ya mantenía unos 16 enlaces semanales con Copenhague en 1965, a cargo de la compañía SAS, al igual que dos frecuencias semanales con Frankfurt, Amsterdam, Londres, Lisboa, etc., sin olvidar los dos vuelos diarios directos a Madrid desde 1963 (Subsecretaría de Turismo, 1965).



Las mejoras sistemáticas en la infraestructura de transporte aéreo ha sido consustancial al desarrollo turístico de Maspalomas Costa Canaria. Imagen del aeropuerto de Gran Canaria a comienzos de los años setenta.

Este incremento paulatino del tráfico conllevó la saturación de la terminal que había estado en servicio desde 1946, construyéndose la nueva entre 1970 y 1972, que alcanzó los 35.000 m<sup>2</sup>. Posteriormente, en 1980, entró en servicio una segunda pista de vuelo, aunque usada preferentemente por la aviación militar, también estuvo disponible para el uso civil cuando las necesidades del tráfico se aproximaron a los niveles de saturación de la primera pista. Ambas infraestructuras (terminal y segunda pista de vuelo), permitieron de manera más o menos holgada la recepción de casi 6.7 millones de viajeros en 1991, año en que comenzaron las obras de ampliación de la terminal hasta su puesta en servicio dos años más tarde, superando en conjunto ya los cien mil metros cuadrados. La memoria del proyecto de esta terminal ya aludía expresamente al inusitado desarrollo turístico en estos términos: “este proyecto se redacta con objeto de responder a la creciente demanda de servicio que el tráfico aéreo de turismo impone en la Isla”<sup>12</sup>, sin más justificaciones, de ahí la enorme vinculación existente entre el desarrollo del aeropuerto y toda la franja costera de Maspalomas Costa Canaria.

Posteriormente, en julio de 1993, se redactó otro proyecto importante para el mantenimiento de las infraestructuras aeroportuarias, como es el recrecido de la pista de vuelo, obra que se concluyó íntegramente en 1995. Debido a que para la obtención del cálculo del recrecido



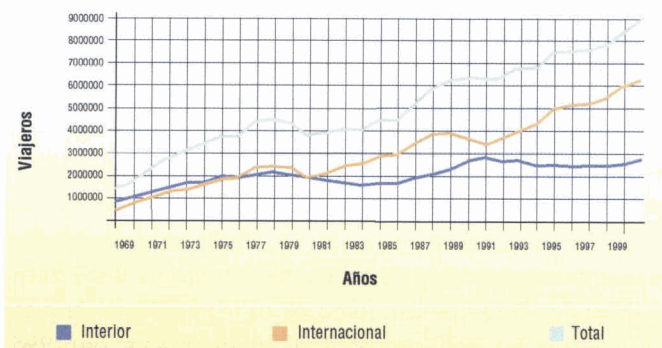
El aeropuerto de Gran Canaria presenta unas condiciones físicas y humanas inmejorables. Por él transitan 10 millones de viajeros al año, de los que un 70% son movimientos turísticos.

12 - Memoria del proyecto de aeropuerto de Gran Canaria. Ampliación edificio terminal, abril de 1988, suscrito por Julio Egido Gil y José Luis Martín Ugarte, Archivo de la Sección de Ingeniería y Mantenimiento del aeropuerto de Gran Canaria (legajo sin catalogar).



era necesario prever el tráfico futuro, así como el tipo de aeronave más utilizada en cada tipo de tráfico (doméstico, internacional, *chárter*, etc.), esta obra tomaba como referencia el año 2007, y vaticinaba para dicho año un tráfico de 153.000 aeronaves, es decir, un 116% más que las contabilizadas en 1992. Pero en ese proyecto también se pronosticaba un tráfico *chárter* internacional muy superior, en concreto de un 157% (algo más de 68.000 aeronaves). Igual ocurre con el *chárter* nacional, pues las previsiones alcanzaron un incremento en este periodo de un 140% (hasta casi 19.000 aparatos)<sup>13</sup>, por lo que la dependencia entre el aeropuerto y el turismo en Gran Canaria parece todavía mayor en el futuro.

Gráfico 3  
Tráfico de viajeros en el aeropuerto de Gran Canaria (1969-1999).



FUENTE: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Elaboración propia.

Como decimos, la progresión siempre ascendente del número de viajeros, hasta los 9.2 millones de 1999, de los que un 70% son internacionales, fundamentalmente de Centroeuropa, convierte al aeropuerto de Gran Canaria en una de las instalaciones con mayor volumen de tráfico de la red aeroportuaria europea, previéndose incrementos notables en el futuro. Conscientes del motor económico que significa el aeropuerto, el *Plan Insular de Ordenación del Territorio* de Gran Canaria, recoge la creación de un gran parque aeroportuario de actividades económicas, que sirva de soporte tanto al esperado incremento del tráfico de viajeros, como al de mercancías, con la consiguiente ocupación de espacio hacia el interior de la Isla, sin olvidar una segunda pista operativa -también en proyecto-, con unas demandas de espacio extraordinarias y con todas sus repercusiones.

### 3.- INFRAESTRUCTURAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMOS EN EL SUR DE GRAN CANARIA.

Desde los años sesenta, el transporte de viajeros por mar cedió su protagonismo ante el aéreo debido al ahorro de tiempo y de costes para el usuario. No obstante, si bien es verdad que el turismo de cruceros sufrió una crisis a partir de esta década, volvió a revitalizarse desde finales de los ochenta.

Tampoco hay que olvidar el volumen creciente de embarcaciones privadas de residentes y turistas, que demandaban cada vez más amarres y que estaban presionando la construcción de nuevos puertos deportivos y todo un entramado de servicios anejos (fabricación y compraventa de embarcaciones, alquiler de barcos, excursiones marítimas guiadas, mantenimiento, comercialización de accesorios, etc.). En suma, las actividades náuticas han sido siempre una oportunidad turística para Maspalomas Costa Canaria, como ya se reconocía en la temprana fecha de 1964 con motivo de la *I Asamblea Nacional de Turismo* celebrada en Madrid, en la que un comité de Las Palmas de Gran Canaria jugó un papel relevante. Este se pronunció abiertamente a favor de las nuevas formas de turismo deportivo, ya que se le concedía "un gran interés a los puertos para yates y embarcaciones de recreo, en especial a los que puedan ser utilizados para *invernada*. La rentabilidad indirecta de los mismos aconseja que sean tomados en consideración dentro de las *inversiones generales portuarias*" (Revista Isla, nº26, 1964).

En un primer momento, como ya se ha destacado, el extremo sur de Gran Canaria, en especial Arguineguín y Maspalomas, sirvió de base para el fondeo esporádico de las embarcaciones de paso (el propio Colón en su último viaje a América, Van Der Does, etc.).

Pero el proyecto de construcción de una infraestructura adecuada para acoger embarcaciones no tiene lugar hasta junio de 1957, en concreto, en la Bahía de Santa Águeda, en las proximidades de DJ155e Arguineguín. Dicho proyecto, sin embargo, fue financiado por la compañía *Cementos Especiales de las Islas* para su uso particular y con una dedicación exclusivamente industrial, como así lo ha venido siendo desde su entrada en servicio en 1958. En sus inicios, el dique apenas alcanzaba unos ochenta metros, pero la docena de kilómetros que separa esta planta del complejo de Maspalomas facilitó, sin duda, su utilización en las incipientes construcciones turísticas e infraestructuras de apoyo (alojamientos, viario, alcantarillado, etc.). En los años siguientes se han acometido diversas obras que han prolongado el dique hasta los 400 metros actuales, complementándose con una importante infraestructura de apoyo (cargaderos, silos, etc.). Pero, *a priori*, este puerto no tiene relevancia turística alguna,

13 - Memoria del proyecto de aeropuerto de Gran Canaria. Recreido de pista 03R-21L, julio de 1993, suscrito por Bernardino Boronat Calabuig, Archivo de la Sección de Ingeniería y Mantenimiento del aeropuerto de Gran Canaria (legajo sin catalogar).





Pasito Blanco es el único puerto en las proximidades de Maspalomas Costa Canaria con capacidad para acoger embarcaciones deportivas y de excursión.

aunque haya servido de soporte para la potenciación de una industria de cemento que ha sido básica para la construcción y mantenimiento de las innumerables edificaciones turísticas del sur grancañario.

A comienzos de los años setenta, en concreto en 1972, se construyó el puerto deportivo de Pasito Blanco por iniciativa privada y con una concesión por 50 años. Previamente, este espacio se venía utilizando como fondeadero de las embarcaciones menores, hecho que sin duda estimuló la construcción del puerto ante el número creciente de motonaves. Tras diversas mejoras, el puerto cuenta con una línea de atraque de 415 metros y casi 400 amarres, de los que 269 son a pantalanes y 116 a muelles.

En cualquier caso, su alto índice de ocupación, próximo al cien por cien, especialmente a finales de año, cuando tiene lugar la tradicional regata Gran Canaria– Santa Lucía, está provocando el desvío de las embarcaciones hacia otros puertos -incluso en el exterior de Canarias-. Este estado de cosas ha llevado a la opinión generalizada de que en Canarias “no se venden más embarcaciones deportivas porque no hay suficientes atraques o lugares para almacenar o proceder a las reparaciones” (Balbuena, 2000, 93).

Es obvio que la cultura de la embarcación deportiva no está tan extendida en España como en otros territorios, a pesar del buen clima que posee el país y su extenso litoral. Este estado de cosas es imputable básicamente al alto coste que es preciso desembolsar para adquirir uno de estos barcos y la menor renta del español medio. No obstante, si Baleares dispone de 62 puertos deportivos y 19.000 amarres, Canarias ofrece bastante menos, en

concreto 13 puertos y 4.300 amarres, aunque los puertos canarios son de mayores dimensiones, generalmente.

Por su parte, algunos países con un volumen demográfico importante, como es el caso del Reino Unido, cuentan con 39 habitantes por embarcación, frente a los 302 de España (Martín, 2000; 43), aunque tan solo en Canarias se matricularon en 1999 unas 961 embarcaciones. Otros países, como por ejemplo Francia e Italia, también ofrecen datos muy próximos a los de las Islas Británicas, pues por ejemplo en el país galo están censadas casi un millón de embarcaciones de recreo, el doble de las existentes en Alemania.

Así pues, a merced de la elevada utilización a que están sometidas las actuales infraestructuras portuarias, a la vez que la alta calidad del turismo marítimo, se han concedido dos nuevas licencias para la construcción de otros tantos puertos deportivos en el municipio de San Bartolomé de Tirajana: uno en Meloneras y otro en Bahía Feliz. Estos dos factores son argumentos más que suficientes para potenciar estas infraestructuras en Canarias, aunque habrá que minimizar al máximo los impactos que éstas acarrearán en el litoral, e incluso también en el interior, debido al cambio en el urbanismo adyacente, así como en la movilidad.

En cuanto al puerto de Meloneras, está previsto que sus instalaciones se localicen a escasa distancia del de Pasito Blanco, hasta el punto de que se puede decir que los dos compartirán la bocana de acceso a ambas infraestructuras. No obstante, la capacidad prevista supera al antiguo, pues se ha proyectado una línea de atraque de 930 metros y 608 amarres, de los que cuatro son a muelle y el resto a pantalanes, superando los 80.000 m<sup>2</sup> de superficie abrigada.

Por último, el puerto de Bahía Feliz, al nordeste del anterior, presenta unas dimensiones menores, aunque más grandes que las de Pasito Blanco. En efecto, sus 720 metros de línea de atraque, al igual que sus casi 440 amarres, de los que 90 son a muelle, con toda una serie de servicios anejos, convierten a esta infraestructura en una de las punteras de Canarias para acoger al turismo náutico.

En suma, las condiciones óptimas del clima en todo este espacio inciden en que el coeficiente de utilización anual de ambos puertos alcance el 95% en el caso de Meloneras y el 90 en el de Bahía Feliz. La gran capacidad de éstos, que conjuntamente con el de Pasito Blanco superan los 1.400 amarres, al igual que las amplias marinas secas previstas, *travelift*, club náutico, escuela de vela, estación de servicio, equipamiento comercial, etc., auguran la captación de un turismo errante por el Atlántico, de características por lo general selectas y que en principio no demandan más espacio que el que ocupan en el puerto, pues el alojamiento y el medio de transporte coinciden en este caso, aún cuando puedan moverse por todo el entra-







mado viario de la Isla, con la consiguiente ocupación de suelo, además del inducido que generan para satisfacer sus necesidades (combustibles, viveres, etc.).

No obstante, la implantación de estos puertos deportivos genera evidentemente un impacto, llámese visual, de cambio en la dinámica de alimentación de áridos a la costa, etc. Pero la construcción de estos no se debe circunscribir solamente a los beneficios que genera esta actividad económica, pues también habría que contar con el coste de la depreciación del medio natural que estas infraestructuras producen. No hay que olvidar que el paisaje costero es -conjuntamente con el clima-, el principal baluarte del turismo en Maspalomas Costa Canaria, y cualquier actuación en este espacio debe ser ampliamente meditada.

#### 4.- CONCLUSIONES.

La mejora de las infraestructuras y medios de transporte en la Isla, especialmente las terrestres y aéreas, han sido uno de los principales soportes de la actividad turística en Maspalomas Costa Canaria. A su vez, esta mejora ha estado condicionada por el desarrollo turístico, convirtiendo al antaño alejado sur de Gran Canaria en un espacio cada vez más accesible. Son repercusiones mutuas, siendo a veces muy difícil valorar quién estimula a quién, aunque está claro que sin aeronaves, vehículos terrestres, aeropuertos y autopistas (o cualquier conflicto en ellos de tipo laboral, mecánico, etc.), es imposible potenciar el turismo.

De la misma manera, multitud de empleos dependen de los 15.000 vehículos de alquiler y casi un millar de guaguas discrecionales en la Isla, sin contabilizar la demanda laboral que generan los vehículos de línea regular y que dependen en un alto porcentaje de la actividad turística del sur. Detrás de este subsector, nos encontramos con todo un elenco de empleos indirectos, como por ejemplo los de las fábricas de vehículos terrestres, aéreos y marítimos (en la Península o el extranjero por ejemplo), los de las estaciones de servicio, los talleres de mecánica, chapa y pintura, las constructoras de carreteras, puertos y aeropuertos, etc.

Pues bien, conforme se han ido introduciendo aeronaves más eficaces, se posibilita el descenso de las tarifas aéreas. Esta bajada de tarifas se acompaña de la proliferación de los denominados *forfaits* turísticos, en que el *tour operador* le ofrece a las agencias de viaje unos productos estandarizados que incluyen varios conceptos: transporte, alojamientos, excursiones, etc., disminuyendo significativamente el coste global del desplazamiento y,

por ende, facilitando la llegada de europeos a Canarias, especialmente desde los años sesenta.

A ello hay que añadirle las sucesivas remodelaciones de las infraestructuras de transporte en Gran Canaria -tanto del aeropuerto como las viarias-. Estas remodelaciones han sido muy importantes desde los años sesenta con el sur de la Isla, imputables a la enorme expansión del turismo en los últimos años, con crecimientos extraordinarios en el tráfico. Para atajar este fuerte crecimiento se ha optado por ampliar la autopista a tres carriles en cada sentido desde el aeropuerto a Maspalomas, además de un tren ligero por todo el naciente insular. Pero no hay que olvidar que tanto las infraestructuras de transporte, como los propios medios de transporte, están transformando el paisaje, con el riesgo añadido de que este aminore la apreciación que de Gran Canaria tienen los turistas. Por tanto, ya que una de las principales bazas de Gran Canaria es su paisaje, cabe pensar en criterios sostenibles para el transporte, actuando en una mejora de la accesibilidad (física y económica) al transporte público, y en una planificación territorial que disminuya la creciente demanda de movilidad. No hay que olvidar que los principales impactos de una urbanización turística no se circunscriben necesariamente a ella misma y a su entorno inmediato, sino a la demanda de suelo que es necesaria para conectar esta urbanización con otros enclaves del territorio (aeropuertos, puertos, poblaciones, etc.), y que en los últimos años ha seguido un incremento exponencial, sin atisbos de que vaya a detenerse.







# REPERCUSIONES DEL TURISMO EN EL SECTOR SERVICIOS

RAMÓN DÍAZ HERNÁNDEZ

Una sociedad desarrollada y moderna se distingue por la evolución y complejidad de su sector servicios. En efecto, tanto la Comunidad Autónoma, como la Isla de Gran Canaria -y particularmente el municipio de San Bartolomé de Tirajana-, cuentan con una fuerte vinculación con el sector terciario debido a su particular estructura productiva desde los años sesenta a esta parte, donde el turismo ha alentado un número considerable de empresas y ramas diversas que han venido ampliando sistemáticamente su protagonismo. Esta actividad se viene mostrando muy dinámica en la creación de empleo, en la elevación del nivel de renta y en la cualificación laboral y técnica de los empleados.

En el presente análisis estudiaremos los servicios, excepto el comercio, tomando como base el *Impuesto de Actividades Económicas* del año 1999 y su relación con su homónimo a escala insular. También se estudiarán los efectos derivados de la democratización y descentralización administrativa y política implantados desde hace más de dos décadas en todo el país y que se traducen en un crecimiento vertiginoso de las haciendas locales, en el volumen de personal empleado en la gestión pública y en la asunción de competencias hasta ahora ignoradas por la ciudadanía que tampoco las demandaba.

## 1.- IMPORTANCIA DE LOS SERVICIOS EN LA ECONOMÍA CANARIA.

El crecimiento del sector terciario constituye uno de los procesos de mayor trascendencia en la evolución de la estructura económica de Canarias. Obviamente ese fenómeno tendrá a su vez un fuerte impacto territorial en la considerable ampliación del suelo urbano y urbanizable. Pero también este proceso se manifiesta principalmente en una importante reducción de la población empleada en las funciones productivas (agricultura, sobre todo) y el consiguiente incremento de los servicios. Esta misma tendencia se presenta también en la evolución de la composición sectorial del P.I.B. y en las relevantes repercusiones espaciales con la consiguiente expansión urbana y el desarrollo de las comunicaciones.

El comportamiento de las distintas ramas que conforman el sector terciario ha sido dispar en el tiempo con alzas notables en casi todas las que lo componen, pero también se han detectado decrecimientos en algunas de ellas. Por otro lado, su distribución espacial tampoco es homogénea. Este hecho plantea, en primer término, cuestiones fundamentales como es que el paso al tercer sector de la economía canaria muestra distintos grados de implantación, de intensidad y de diferente composición interna. Esta última cuestión se aprecia mucho más al descender desde la escala regional a los niveles insular, comarcal y municipal. Por ejemplo, en Gran Canaria, el paso hacia el sector terciario se acentúa más en las zonas bajas y litorales del nordeste y sureste de la Isla, mientras que en el resto de las comarcas se presenta de forma más moderada.

En las sociedades desarrolladas se incorporan al sector servicios un conjunto de actividades tan diversas que pueden ir desde la restauración, el alojamiento, los transportes y comunicaciones, los créditos y seguros, las sociedades de apoyo a la empresa o las mismas corporaciones de promociones inmobiliarias, hasta la sanidad o la educación, sin excluir a las administraciones públicas, por citar tan sólo los ejemplos más relevantes. En una economía como la que representa en estos momentos la canaria, de claro carácter *post-agrario* y con escaso peso del sector industrial, es en estos subsectores donde se concentra la mayor parte de la actividad económica con una aportación media que suele situarse en ocasiones por encima del 70% del valor total (CESC, 2000; 87-97).

Debido al enorme tamaño que han alcanzado las actividades relacionadas con el turismo en Canarias, el sector servicios representa por término medio el 75% de la actividad económica desde el inicio de la década de los noventa, aproximadamente, superando incluso la media nacional. Como valor medio del período 1991-1998, las

actividades integradas en este sector representaron una participación por encima del 76% del conjunto regional.

El grupo de actividades económicas del sector terciario es el que mayor demanda de empleo ha venido realizando en Canarias desde 1955, cuando ya daba ocupación a 96.000 trabajadores (I.N.E.). En parte, la creciente participación de los servicios en la economía regional se ha debido a la destrucción de empleo y tejido empresarial en el resto de los sectores productivos. Este aserto se confirma plenamente con el generalizado proceso de desruralización o desagrarización del Archipiélago a partir de mediados de los años setenta del pasado siglo. Pero en esta transformación de la economía canaria ha influido también de forma muy marcada el incremento del nivel de vida de la población en términos de renta familiar disponible, con cuya evolución positiva se ha hecho posible una mayor demanda de servicios. El hecho mismo de ser Canarias una comunidad especializada en la recepción de turismo internacional y nacional facilita sobremanera el desarrollo del sector terciario. La conjunción de estos factores ha determinado un cambio notable hacia el sector servicios en las Islas.

Se trata de una rama intensiva en trabajo con lento avance de la productividad debido a las características fundamentalmente personales de la mayoría de las actividades integradas en la misma. Por su propia naturaleza, muchas de esas actividades, como pueden ser los servicios personales, la educación, la sanidad, la restauración o las administraciones públicas, presentan grandes dificultades para la incorporación de progresos técnicos en la producción y optimización de los servicios (DE RUS, et al., 1998; 193-206). Entre 1991 y 1999, el sector terciario de la economía dio empleo a más del 75% de la población activa canaria, oscilando entre los 355.000 y los 453.000 empleos en 1991 y 1998, respectivamente (BBV, 1999). A su vez y al mismo tiempo, la observación de las cifras de desempleo en los servicios y su clara evolución descendente (de un 14% en 1994 se ha pasado a un 10 en 1998) es el mejor indicador del buen comportamiento del sector y del carácter expansivo alcanzado por esta rama de la actividad en los últimos años.

La estructura económica de Canarias ha venido mostrando sucesivamente desde el período 1955-1964 una fuerte propensión hacia las actividades del sector servicios, como lo pone de manifiesto el que el VAB de esta actividad a la producción de la Comunidad Canaria ya superaba la media regional. Y es que *“La terciarización de la economía es un proceso que comienza en la década de los sesenta a través de un trasvase de recursos desde el sector primario hacia el de servicios. Tal es así que si en los años 1955-1964 el 14,61% de la producción se originaba en el sector agrícola, en los años 1991-1996 este porcentaje alcanza solamente al 5%, pasando la contribución del sector servicios en los períodos de referencia del 66,39 al*

76,67%” (De Rus, et al., 1998; 195). Hecho este último que también se reproduce en términos de empleo, ya que mientras el primario perdía entre 1977 y 1996 más de 50.000 ocupados, el sector servicios experimentaba unas ganancias de más de 130.000 trabajadores.

En la década de los noventa, el Valor Añadido Bruto del sector terciario presentó una evolución lógicamente positiva, de modo particular a partir de 1994, tan pronto como se remontó la crisis de inicios del decenio y se entró en un nuevo ciclo del que todavía no hemos salido. El VAB al coste de factores del sector servicios de Canarias pasó de 6.600 millones de euros en 1993 (un 76% de la producción total) a 8.400 en 1998 (manteniendo el mismo porcentaje), mientras que en este último año la productividad del trabajo en el sector quedó fijada en algo más de 19.000 euros por ocupado.

Sin duda, es en los precios de los servicios insulares donde mejor se aprecia uno de los factores más relevantes del proceso. En efecto, a diferencia de las demás ramas de la producción, es el sector servicios el que se muestra más expuesto a una mayor competencia internacional, de ahí la importancia de esa variable. En términos de producción, los tres grandes grupos de actividades que experimentan en las Islas mayor especialización que la media general de las regiones españolas, abarcando casi el 50% de la producción del conjunto del sector, están representadas por la hostelería y restauración, los transportes y las comunicaciones y los servicios comerciales (De Rus et al., 1998; 195-196). Cercanos a los índices medios estatales se encuentran los servicios públicos y los de alquiler de inmuebles. Por el contrario, coeficientes más bajos de especialización aparecen en las actividades de recuperación y reparaciones, así como las dedicadas al crédito y a los seguros. De todo lo expuesto hasta aquí se puede colegir que el perfil de especialización que presenta la producción del sector terciario canario pone en evidencia la singular importancia de la actividad turística sobre el conjunto de la economía del Archipiélago.

En la estructura de los diferentes subsectores que componen el sector servicios de la Comunidad Canaria se advierte que casi un 50% del total se concentra en las actividades comerciales, la hostelería y la restauración, los transportes y las telecomunicaciones. Pero si a éstas agregamos las comprendidas en los servicios públicos, nos percatamos de que se llega fácilmente al 75% del conjunto de las actividades terciarias. Téngase presente, además, que solamente la hostelería y la restauración, por un lado, y los servicios públicos por otro, aportan un VAB del 14 y 16% respectivamente a la producción canaria, así como un 15 y un 17 del empleo regional (CESC, 2000; 90). Por todo ello, con razón se suele calificar de macrocefálico el desarrollo reciente del sector servicios en Canarias.



La sociedad de servicios en general y el turismo están impulsando la actividad empresarial y el empleo en restaurantes, bares, cafeterías, licorerías, zumerías y comedores.

## 2.- EL SECTOR SERVICIOS EN SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.

Ya en 1991 el sector terciario del municipio de San Bartolomé de Tirajana era capaz de aportar a la economía local un Valor Añadido Bruto al coste de los factores de producción de 490 millones de euros sobre un total de 560 millones, lo que representaba un elevado 88%. Este hecho, agregado a su incesante y continuo crecimiento, señala claramente el enorme papel que los servicios desempeñaban y siguen desempeñando todavía en el conjunto de la economía de aquella jurisdicción. En términos de empleo, el 72% de los ocupados en el municipio lo hacen principalmente en la hostelería y la restauración, seguidos por los transportes y comunicaciones, crédito y seguros, servicio doméstico y otros servicios a las que se deben agregar las ramas correspondientes al comercio y a las reparaciones que, con un monto del 11%, suman un total de 83% de los activos remunerados. En ese mismo año, las rentas del trabajo en los subsectores de la hostelería y restauración (45 millones de euros); los transportes y las comunicaciones (10 millones); crédito y seguros (3 millones); servicio doméstico (1.2 millones); y otros servicios (26 millones); contabilizaban un total de 85.7 millones de euros (el 7% del conjunto de las rentas del trabajo); lo que supone un ingreso por habitante y año de 8.100 euros y una renta familiar disponible *per capita* de 6.370 (ISTAC, 1996). También en esa misma fecha, los costes del trabajo sólo en la rama de hostelería y restauración fueron del orden de 135 millones de euros, o lo que es lo mismo, los más destacados de Gran Canaria puesto que alcanzaron el 51% del total insular.

La conocida teoría de Christaller sobre la distribución espacial de los servicios parte de la asunción de dos hipótesis básicas: la primera señala que conforme aumenta el núcleo de población, medido en términos de crecimiento urbano y población de hecho y de derecho, existe un incremento del grado de *terciarización* de éste; y la segunda hipótesis relaciona de un modo positivo las dimensiones del núcleo de población con la diversidad y categoría de los servicios que éste es capaz de ofrecer. En los postulados de la teoría de los lugares centrales, algunos servicios sólo hacen su aparición cuando una área urbana como Maspalomas Costa Canaria, creada *ex novo* a finales de los sesenta, adquiere unas amplias dimensiones que favorecen la implantación de actividades relacionadas con el alojamiento, los transportes, la restauración o las comunicaciones. Sin embargo, la articulación urbana de Maspalomas Costa Canaria con el resto de la Isla fue en sus inicios bastante limitada, lo que favoreció sólo a determinadas ramas como el alojamiento, el alquiler de inmuebles, la restauración y un cierto comercio local. Pese al progresivo crecimiento del núcleo y a la mayor complejidad urbana, la expresada articulación sigue siendo al día de hoy todavía insuficiente, pero se ha ido completando poco a poco gracias al decidido papel de las comunicaciones y a la mayor diversificación de la oferta turística y de ocio de la zona bajo examen. Por esta razón nos encontramos allí con un terciario polivalente y complejo que es capaz de desplegar nada menos que 16 ramas de los servicios, si bien se mantiene todavía con asimetrías clamorosas a consecuencia de su desigual implantación y desarrollo.

Del presente epígrafe han quedado excluidas las actividades económicas relacionadas con el comercio en todas sus facetas y que, por su importancia, se abordarán de forma exhaustiva en otro apartado específico. La forma más rigurosa de conocer el impacto que tienen los servicios en el conjunto de la economía municipal e insular de San Bartolomé de Tirajana es, sin duda, recurriendo a una fuente solvente y de primera mano como es el *Impuesto de Actividades Económicas* (en adelante IAE) que se actualiza permanentemente de oficio. Ciertamente es que se trata de un documento de carácter impositivo que grava las actividades económicas lucrativas y que sin duda existirán las habituales resistencias locales para no figurar en el mismo. De haber *subregistro*, hecho que por sistema nunca debe descartarse, aunque sólo sea por razones técnicas, éste debe ser residual por fuerza, porque en las pequeñas comunidades todos se conocen bien y se evitan por tanto y en la medida de lo posible los agravios comparativos. Por otro lado, se debe tener presente también que, en términos generales, es de sobra conocido que en Canarias, además de la agricultura y construcción, donde más se suelen ocultar las actividades informales es precisamente

en los diferentes subsectores en que se subdividen las tareas terciarias<sup>1</sup>.

En los últimos años las altas en el Padrón municipal del IAE han pasado de 5.531 en 1997 a 6.971 en 1999 lo que quiere decir que se han añadido en sólo dos años un total de 1.440 nuevas actividades, incluyendo las profesiones liberales, artistas y deportistas profesionales. Ello es fiel reflejo del carácter multifuncional y del dinamismo que existe en esta parte del municipio a impulsos del fenómeno turístico. Llama la atención la importancia que a nivel del IAE insular tienen las respectivas ramas locales, especialmente en lo referente a instalaciones de alojamiento (59%); otros alquileres (31%); o restauración (25%); por sólo citar algunos ejemplos.

Por todo lo expresado hasta aquí, se deduce que San Bartolomé de Tirajana y, más concretamente, Maspalomas Costa Canaria, sigue siendo el vivero de empleo y ocupación más relevante con que cuenta la Isla, después de Las Palmas de Gran Canaria, naturalmente. Por eso, más de la mitad del empleo que allí se genera lo cubren trabajadores de otros municipios e Islas del Archipiélago<sup>2</sup>, puesto que el intenso ritmo de crecimiento demográfico experimentado en las últimas décadas es todavía insuficiente para abastecer las necesidades propias del mercado laboral.

**TABLA 1 - ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LOS SERVICIOS EN SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA Y EN LA ISLA DE GRAN CANARIA (1999).**

TIPOLOGÍA DE SERVICIOS	San Bartolomé de Tirajana		Gran Canaria		% a escala insular
	Número	%	Número	%	
Restauración	1.183	35.0	4.653	22.7	25.42
Alojamiento	468	13.9	799	3.9	58.57
Transportes y Comunicaciones	400	11.9	5.423	26.6	7.37
Crédito y Seguro	189	5.6	849	4.1	22.26
Promoción inmobiliaria	144	4.3	1.302	6.4	11.06
Servicios a la Empresa	116	3.4	1.733	8.5	6.69
Alquileres de Viviendas y Locales	75	2.2	565	2.8	13.27
Otros Alquileres	211	6.2	683	3.3	30.89
Mantenimiento y Limpieza	43	1.3	370	1.8	16.62
Agrícola y ganaderos	8	0.2	96	0.5	8.33
Educación	32	0.9	685	3.3	4.67
Sanitarios y Sociales	37	1.1	428	2.1	8.64
Espectáculos, Deportes y Diversiones	226	6.7	1.051	5.1	21.5
Servicios Personales	190	5.6	1.562	7.6	12.16
Otros	56	1.7	259	1.3	21.52
<b>Total Servicios</b>	<b>3.378</b>	<b>100</b>	<b>20.458</b>	<b>100</b>	<b>16.51</b>

FUENTE: *Impuesto de Actividades Económicas de la provincia de Las Palmas.*

1 - En más de una ocasión, el propio Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana ha manifestado a los medios de comunicación de las Islas la existencia de *subregistro* sólo en materia de plazas turísticas.

2 - La colonia de trabajadores europeos comunitarios y extracomunitarios es importante e influyente, así como también sobresalen las comunidades de inmigrantes iberoamericanos, árabes e hindúes.



Si descartamos los relacionados con el comercio y las ventas, el sector servicios en puridad, además de los 556 profesionales autoempleados, y de los 35 inscritos en el rubro de artistas y deportistas, sumaba en 1999 un total de 3.969 inscripciones en el *Impuesto de Actividades Económicas* de San Bartolomé de Tirajana. Eso viene a demostrar el fuerte peso que los servicios ejercen sobre el conjunto de las ramas de la actividad a nivel local por cuanto alcanzan un 57% del total, que en cifras absolutas significan casi 7.000 actividades empresariales.

Comparando los valores relativos y absolutos del sector servicios de San Bartolomé de Tirajana con los de la Isla de Gran Canaria, se aprecia cómo aquél representa un 16.5%, y que los profesionales, artistas y deportistas alcanzan también porcentajes respetables del orden del 7 y 20% respectivamente sobre el conjunto insular. Por tanto, en lo referente al volumen de actividades dadas de alta en el municipio tirajano, ocupa un lugar muy destacado, obviamente detrás del que representa la capital insular (Las Palmas de Gran Canaria), pero, desde luego, muy por delante incluso de localidades con mucha más población de derecho como son los municipios de Telde y Santa Lucía de Tirajana en la Isla de Gran Canaria.

Los servicios revelan, una vez más, que la actividad económica en la Isla está fuertemente polarizada en Las Palmas de Gran Canaria que concentra más de la mitad de las mismas. Pero si sumamos los porcentajes obtenidos por los municipios de Las Palmas de Gran Canaria, Telde, Santa Lucía y San Bartolomé de Tirajana, se verá que el 33% de la superficie insular reúne al 78% de las actividades terciarias, mientras que, por el contrario, en el 77% de Gran Canaria se ubica tan sólo el 22 de las mismas, repartidas en diferente intensidad por los 17 municipios restantes. Con esta apreciación se pone de manifiesto cómo el mayor dinamismo económico de Gran Canaria está fuertemente vinculado al corredor insular comprendido entre el nordeste y sureste de la Isla, prácticamente desde la capital insular hasta Mogán. A continuación vamos a analizar cada una de estas ramas empezando por las más importantes.

Pese a que las cifras oficiales (ISTAC, 1991 y 1996) establecen la cantidad de 1.275, 1.338 y 1.355 bares, cafeterías y restaurantes para los años 1991, 1996 y 1997<sup>3</sup>, el subsector de la restauración registrado en el IAE de San Bartolomé de Tirajana del año 1999 recoge sólo 530 cafés y bares, 248 restaurantes (190 de los cuales tienen dos

tenedores y 25 con más de dos tenedores), 96 bares de categoría especial, quioscos, barracas, cafés, chocolaterías y *zumerías*, que suman casi 1.200 actividades y que suponen el 35% de los servicios censados en el municipio. Pero esta cifra significa también que en esta localidad se encuentra ubicado el 25% del conjunto de bares, cafeterías y restaurantes de Gran Canaria, lo que sin duda se justifica por la presencia allí durante todo el año de un volumen considerable de turistas. La tasa local de bares, cafeterías y restaurantes era ya altísima en 1991 (un 52), recortándose drásticamente en 1996 a 38; valores no obstante muy relevantes si se tiene en cuenta que los índices homónimos correspondientes a Gran Canaria y a la Comunidad Autónoma fueron en este último año del orden del 9 y 7 respectivamente (ISTAC, 1996). Es indudable que el fenómeno turístico justifica esta alta cantidad de restaurantes, cafés, bares, heladerías, chocolaterías, *zumerías* y quioscos que, a su vez, generan gran cantidad de empleos directos e indirectos.

Les siguen en importancia las empresas y sociedades mercantiles del ramo hotelero y extrahotelero. En efecto, el peso de la actividad de alojamiento es verdaderamente determinante en la economía local y ello se manifiesta en el IAE con un censo de 468 empresas<sup>4</sup> (que suponen el 14% del total de los servicios a nivel local) pero que, a escala insular, en que tan sólo se encuentran 799 empresas de alojamientos inscritas, los valores tirajanos alcanzan un 59% del conjunto. Por consiguiente, nos encontramos ante una fuerte concentración de la oferta de plazas turísticas, pero también del número de empresas dedicadas al subsector alojamiento. Desglosados por códigos y secciones, apreciamos que en el rubro de hoteles y moteles sólo hay 38 unidades empresariales<sup>5</sup> y 29 instalaciones de apartahoteles. Pero lo que más llama la atención son las 346 empresas de alojamientos extrahoteleros que existen en la localidad. El resto se completa con 48 explotaciones de apartamentos privados, un *camping* y un total de seis hostales, pensiones y casas de huéspedes<sup>6</sup>.

3 - Para el año 1997, el *Instituto Canario de Estadística* desagregaba el subsector concretando la existencia en San Bartolomé de Tirajana de 757 bares, 547 restaurantes y 91 cafeterías que hacen un total de 1.355 establecimientos.

4 - El ISTAC cifraba el número de establecimientos de hospedaje en 1997 existentes en el municipio de San Bartolomé de Tirajana en 483 unidades, es decir, unos quinientos más, de los cuales 44 eran hoteleros y 439 extrahoteleros.

5 - El exiguo papel de la oferta hotelera en Maspalomas Costa Canaria es un aspecto muy peculiar y expresivo del sector en la Isla, por cuanto indica en cierto modo la fuerte dependencia de la actividad turística al inmobiliario. Tanto, que crece la oferta de camas sobre la demanda real, produciéndose grandes desequilibrios entre una demanda ralentizada, descendente en épocas de receso económico, motivada solamente por expectativas de inversión inmobiliaria, que ha traído como consecuencia una caída espectacular de los precios, descenso de rentabilidad, masificación y pérdida de calidad en todos los ámbitos.

6 - Debe considerarse el hecho generalizado en toda España por el que en la oferta extrahotelera sólo está controlado legalmente un porcentaje ínfimo de las empresas reales que se dedican a esta actividad. Méndez y Molinero citan (1993, p. 475) un estudio de la *Secretaría General de Turismo* que ha calculado un volumen de más de 16 millones de plazas extrahoteleras no legales, en las que se agrupan todas las viviendas de *real uso turístico*, entendidas como tales aquellas que, sin formar parte de un establecimiento comercial, son usadas, de forma continua o espontánea, como segunda residencia o como alquiler turístico.

Las actividades de gestión y las profesiones liberales tienden a concentrarse en calles principales y lugares especialmente estratégicos de Maspalomas Costa Canaria para aminorar costes y beneficiarse de las rentas de centralidad urbana.





Los servicios de transportes y comunicaciones constituyen el tercer subsector en importancia del municipio meridional, puesto que agrupa a 400 empresas, lo que supone un 12% sobre el total local del sector servicios y el 7% del conjunto insular por igual concepto. Comparando los valores locales con los insulares, comprobamos que el subsector transportes y comunicaciones tiene una relevancia decisiva en Gran Canaria ya que reúne a un total de 5.400 empresas que representan el 27% del sector servicios, hecho de por sí expresivo y que le sitúa en posiciones altas, inmediatamente detrás de los profesionales.

En este subsector se incluyen actividades que sobresalen por su número, como son los 210 *autotaxis*, o las 75 agencias de viaje, las 50 empresas de transportes de mercancías por carretera o los 35 transportistas de viajeros por tierra. Las restantes tienen un peso muy restringido, limitándose a actividades de tipo auxiliar y complementarias del transporte (mantenimiento, engrase y lavado de vehículos y similares). Téngase en cuenta que los vehículos matriculados en la localidad aumentan de manera exponencial en los últimos años: de 21.000 en 1991, se pasó a casi 36.000 en 1996, elevándose dicha cifra a 44.000 en 1997, y así sucesivamente hasta el momento presente. Las tasas de turismos matriculados en San Bartolomé de Tirajana superan en casi el doble a los índices medios de la región y de la Isla.

Los 226 establecimientos dedicados a espectáculos, entretenimiento, deportes y diversiones reúnen casi un 7% de las actividades terciarias de la zona y el 21,5 de la Isla. Básicamente, esta rama se concentra en una oferta de ocio muy diversa de salones recreativos de juegos, salas de baile y discotecas, establecimientos de máquinas recreativas y de azar, gimnasios, escuelas de perfeccionamiento del deporte e instalaciones deportivas de carácter exclusivamente privado.

En el rubro conceptualizado de *otros alquileres* nos encontramos en servicio a un total de 211 establecimientos que vienen a significar el 6% de los servicios del municipio de San Bartolomé de Tirajana, y nada menos que el 31% del conjunto de la isla de Gran Canaria. Se trata de actividades muy diversas que van desde el alquiler de automóviles

Cuanto más se incrementa el nivel de vida de la población mayor complejidad irán alcanzando los diversos subsectores integrados dentro del sector servicios.



sin conductor, embarcaciones, furgonetas, motocicletas, bicicletas, maquinaria y otros medios de transporte (paseos en dromedarios, caballos y asnos), hasta el arrendamiento de bienes de consumo y películas de vídeo.

En lo relativo a establecimientos de servicios financieros, créditos y seguros, indicar que la mayor parte de estos servicios se concentra en las instituciones dedicadas al cambio de moneda que suman un total de 138. Y, junto a lo dicho, añadir también que la expansión del negocio bancario constituyó un fenómeno importante en la zona prácticamente hasta 1985. El despliegue de sucursales bancarias descansó en gran medida en la confluencia de varios factores, como la implantación de nuevas costumbres (domiciliación de cobros, pagos, nóminas, recibos, compras a crédito, letras, etc.), la flexibilización de la legislación bancaria en lo referente a la apertura de sucursales, agencias, oficinas de cajas de ahorro e implantación de la banca extranjera. Sin embargo, a partir de los años noventa, esta tendencia se vio interrumpida ante el estancamiento por colmatación, seguida a continuación de un encogimiento de las unidades operativas debido a las recientes fusiones bancarias y a la automatización de una buena parte de los servicios financieros que han determinado fijar su número actual en unas 38 entidades bancarias, de las cuales, 26 corresponden a bancos y 13 a cajas de ahorro y rurales (Mendez y Molinero, 1993; 441-445). En conjunto el sector reúne un total de 189 establecimientos, que suponen el 6% de los servicios de la zona y el 22 de la Isla.

Los servicios personales tienen un elevado carácter polivalente puesto que recoge un conjunto abigarrado de ramas como son los correspondientes a tinte, limpieza, lavado, planchado, zurcido y reparaciones de ropa, peluquerías, institutos de belleza y servicios fotográficos. Contabilizan un total de 190 establecimientos dados de alta en dicha localidad y que a nivel municipal suponen el 6% de los servicios, pero que se elevan a un 12 a escala insular en lo referente a esta actividad.

Las empresas dedicadas a la promoción inmobiliaria incluyen las actividades vinculadas a la gestión de terrenos, promoción y construcción de edificios, compraventa de solares y propiedad inmobiliaria e industrial. Suman un total de 144 establecimientos que suponen el 4% de los servicios de San Bartolomé de Tirajana y el 11% de estas ramas a nivel de Gran Canaria. La radicación de estas empresas en la zona guarda íntima relación con la importancia que en la misma ha tenido el subsector de la construcción que tradicionalmente ha ido siempre por delante de la planificación turística.

En aquellos espacios donde la industria ha tenido escaso protagonismo, la rama de servicios especializados destinados fundamentalmente a las empresas presenta un





La afluencia de visitantes y la necesidad de trasladarlos dentro y fuera de Maspalomas Costa Canaria posibilitan el desarrollo del transporte colectivo de pasajeros especializado en rutas de ocio, gastronomía, entretenimiento y diversión.

menor nivel de desarrollo<sup>7</sup>. No obstante, la reciente evolución y complejidad que está adquiriendo la economía del sector terciario en esta zona de la Isla está afianzando también el proceso de externalización de numerosos servicios a las empresas del propio sector. En efecto, la creciente provisión de servicios eficientes y especializados a las empresas (en ocasiones en forma de gestión indirecta de tramos o de procesos completos de servicios), les está permitiendo acceder a éstas a mejores condiciones de competitividad en el mercado y en ahorro de costes de producción. En Maspalomas Costa Canaria nos encontramos pues con 116 empresas que suponen el 3,4% de los servicios y que representan a su vez el 6,7% de estos mismos servicios a escala insular. La mayoría de estas actividades guardan relación con asesoramiento, publicidad y relaciones públicas, servicios jurídicos, financieros y contables, seguridad y custodia de bienes privados, gestión administrativa, cobros de deudas y confección de facturas así como servicios técnicos, como por ejemplo ingeniería y arquitectura (Rubalcava Bermejo, 1996). Recientemente se han implantado las Empresas de Empleo Temporal que suministran una amplia gama de ocupaciones puntuales, sustituciones, refuerzo a las plantillas en horas punta o en estaciones de alta ocupación, etc.

El alquiler de bienes inmuebles obedece a tres motivos determinantes, como son: la presencia de turistas nacionales e internacionales y de visitantes isleños durante todo el año, la demanda de empleo y la necesidad de alojar en la misma zona a los trabajadores y empleados demandados y atraídos por el mercado laboral de Maspalomas Costa Canaria y, finalmente, a la importancia local que tiene la oferta inmobiliaria de almacenes, locales, oficinas y viviendas dado el creciente interés que tienen las propias actividades

7 - INE (1998): *Directorio Central de Empresas*. Encuestas de Empresas del Sector Servicios del INE y EUROSTAT.

terciarias. Las empresas de arrendamiento de viviendas y locales suman un total de 75 unidades que suponen el 2% de los servicios y que representan el 13 de la oferta insular en esta misma rama. Los locales de oficinas representan en la zona un auténtico mercado numeroso y complejo. Hay edificios céntricos de uso exclusivamente administrativo para empresas grandes y medianas, pero las oficinas de tamaño pequeño-medio no pueden costearse emplazamientos en estos edificios. Por eso, se localizan en los bajos de las vías principales en edificios de alojamiento e, incluso, en manzanas de usos residenciales.



La gestión de alquileres, compraventa y promoción de pisos, solares, locales y demás productos urbanos en zonas eminentemente residenciales favorecen la radicación de numerosas empresas inmobiliarias.

Los servicios de mantenimiento, limpieza y trabajo doméstico son, en términos comparativos, los menos cualificados. Incluyen limpieza de jardines y piscinas, recogida de basura y desechos, exterminio de animales dañinos y desinfección, alcantarillado, evacuación de aguas, incineración y eliminación de basuras. Se trata de servicios de carácter privado o privatizados, contabilizándose en la localidad un total de 43 empresas que suponen el 1,3% del total y el 12 del conjunto insular de estas mismas actividades.

Aunque su número sea menor, destaca la enorme variedad de actividades incluidas en el capítulo correspondiente a servicios sanitarios y sociales. Concurren actualmente unas 37 empresas, que suponen el 1% de los servicios y el 9% de su sector homónimo a escala insular. Por su mayor importancia numérica, sobresalen los consultorios médicos y sanitarios, les siguen luego los servicios sanitarios de carácter privado, las consultas en clínicas, las actividades propias de los veterinarios, asistencia y servicios a disminuidos físicos y psíquicos no residenciales, la medicina alternativa (naturopatía, acupuntura y parasanitaria), los balnearios, baños termales y de hidromasaje y los hospitales generales y especializados. La sobredimensión de esta oferta de carácter privado tiene una justificación



obvia: la presencia durante todo el año en la zona de un apreciable contingente de población foránea, visitante y flotante, además de la habitual de derecho. Pero también hay que destacar el hecho de que tanto la sanidad como la enseñanza privada tienen siempre un mayor arraigo y una presencia más destacada en aquellas localidades donde existe un nivel de renta *per cápita* muy elevado en términos comparativos como es nuestro caso.

Además de los 56 establecimientos no clasificados, sobresalen también las 32 actividades educativas de carácter privado o concertado que, aunque suponen un reducido 1% de los servicios que se ofertan en el municipio de San Bartolomé de Tirajana, aumenta sin embargo su representación a nivel insular con casi un 5%. La mayoría de estos servicios educativos se centran en enseñanzas de conducción de vehículos, educación preescolar, enseñanzas regladas de educación básica, clases de bachillerato, formación profesional y de otras enseñanzas no regladas (idiomas, informática, contabilidad, oposiciones, acceso de mayores a la universidad, etc.).

Finalmente, resaltar la presencia en la zona de ocho actividades relacionadas con la ganadería y la agricultura y que vienen a representar un exiguo 0,2% de los servicios implantados en la localidad, pero que a nivel de Gran Canaria se elevan al 8,3% de las registradas en el IAE.

### 3.- LA ADMINISTRACIÓN LOCAL Y LOS SERVICIOS PÚBLICOS.

La democratización de España a finales de los años setenta y el carácter ampliamente descentralizador consagrado por la *Constitución* de 1978 han engendrado cambios políticos y administrativos de enorme calado en el tamaño, capacidad y modernización de las administraciones locales, así como también en el aumento de la asunción de competencias y encomiendas de servicios públicos que anteriormente no se realizaban.

La democratización y la normalización de las libertades ciudadanas han incentivado el desarrollo de organismos cívicos y de agentes sociales sin ánimo de lucro que operan en diferentes ámbitos de la sociedad y del territorio, como pueden ser los sindicatos y asociaciones empresariales, los partidos políticos, las asociaciones y federaciones vecinales, deportivas, juveniles y culturales, las *organizaciones no gubernamentales* (ONG), los colegios profesionales, las fundaciones y patronatos y muchas más. La consolidación de las libertades, efectivamente, ha promovido una mayor intervención de las instituciones representativas de la sociedad en los asuntos públicos con un importante papel protagonista y reivindicativo, además de mediador e interlocutor entre grupos sociales, económicos y políticos.

La notable afluencia de turistas en la zona desborda la capacidad de los servicios públicos de salud y dan amplio margen a la iniciativa privada en esta materia.





Por estas razones, crecen los servicios públicos (sociales, educativos, culturales, deportivos, asistenciales, urbanos y urbanísticos), así como el conjunto de las administraciones públicas, en contraste con la mayoría de países de la Unión Europea donde ya había alcanzado en etapas anteriores un nivel bastante aceptable de dotaciones, servicios e infraestructuras acorde con sus respectivos niveles de desarrollo socioeconómico. En Canarias, en general, y en esta localidad sureña en particular, también se produce un significativo incremento del peso del sector público sobre el conjunto de la economía y de los servicios por las razones que se acaban de señalar.

En menos de tres décadas, la localidad de San Bartolomé de Tirajana ha conocido el desarrollo más espectacular del potencial público de su historia de forma acelerada y considerable. Ese proceso se puede describir adecuadamente con sólo poner en comparación el monto total del presupuesto municipal (en estado de previsión inicial) en dos anualidades representativas de su evolución reciente. En efecto, la gestión económica del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana en 1974 se limitaba a 1.4 millones de euros (13.7 millones constantes del año 2000), cifra que se multiplicará por 4.6 -o por 4.7 a precios constantes- en 26 años, pues en 2000 éste se elevó a 64 millones, es decir, uno de los mayores de Gran Canaria detrás evidentemente del representado por su Cabildo Insular y por la capital de la Isla. Y es que entre los años setenta, hasta el momento actual se han ido reforzando las haciendas locales, puesto que ahora los Ayuntamientos tienen que hacer frente a la resolución de numerosas carencias vitales arrastradas y heredadas de etapas precedentes.

**TABLA 2 - GASTO DE PERSONAL DEL AYUNTAMIENTO DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA ENTRE 1974 Y 1986 (EN EUROS).**

Años	Valores Absolutos	% del gasto
1974	259.588	18.63
1975	355.280	24.13
1977	681.593	29.47
1978	1.027.015	34.79
1979	1.318.335	30.61
1980	1.898.276	31.18
1981	2.276.484	29.32
1982	2.635.163	25.70
1983	3.190.672	23.45
1984	3.883.446	20.17
1985	4.676.107	21.96
1986	4.918.740	31.78

FUENTE: *Ilustre Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.*

En este contexto, el personal dedicado a los servicios públicos locales y las partidas presupuestarias correspondientes también se disparan. Por ejemplo, entre 1974 y 1986, la plantilla del personal municipal creció de forma significativa paralelamente al gasto consiguiente que pasó

de 258.000 euros (2.5 millones del año 2000), a 4.9 millones, es decir, el presupuesto destinado a personal y a precios constantes se ha duplicado entre estos años. La proporción del presupuesto de gasto destinado a personal sobre el presupuesto ordinario general también creció alzándose del 18 al 31% entre 1974 y 1986<sup>8</sup>.

Pero el crecimiento de la administración municipal llega en un momento determinado de su evolución a desbordar las propias instalaciones, haciéndose necesario desdoblarse las casas consistoriales ubicadas en Tunte para abrir nuevas y diferentes instalaciones municipales en Maspalomas Costa Canaria (Oficinas Municipales, Comisaría de la Policía Local, Protección Civil y Bomberos, etc.) donde reside el mayor número de administrados de la localidad. El personal y el gasto público que conlleva prosigue su escalada ascendente entre los años 1990 y 2000, como lo demuestra el que se haya pasado de 8.8 millones de euros (13 millones del año 2000), a 19.9 millones, lo que significa un crecimiento a precios constantes del 53%. La parte del gasto correspondiente a personal al servicio de la administración pública local en relación con los presupuestos generales del municipio, han oscilado desde un 23% en 1990 -pasando por el 42 de 1992-, hasta estabilizarse en torno al 31% del total, todo lo cual pone de manifiesto la progresiva incidencia de los poderes locales en la economía general del municipio y de forma muy especial en los servicios públicos. Pero estos hechos no agotan el capítulo de los servicios públicos que se ofertan a los ciudadanos toda vez que San Bartolomé cuenta además con los servicios, recursos y personal de la *Fundación Maspalomas* (que mueve más de 600.000 euros anuales); de la *Empresa Municipal de Urbanismo S.A.* (que gestiona un presupuesto anual de cerca de 900.000 euros), y de la emisora local *Radio Municipal Tirajana, S.L.* (con más de 150.000 euros por año).

Como es lógico en un territorio que disfruta del estado del bienestar, en este municipio también intervienen otras administraciones públicas pertenecientes a la esfera insular, de la Comunidad Autónoma, del Estado y de la Unión Europea que atienden demandas y necesidades específicas. Así, por ejemplo, en 1997, un total de 2.370 personas del municipio de San Bartolomé de Tirajana fueron objeto de ayudas de carácter familiar, invalidez, jubilación, orfandad y viudedad a cargo del *Instituto Nacional de la Seguridad Social* y del *Instituto Social de la Marina* por valor de 860.000 euros. Una parte de los 519 trabajadores en paro registrado percibe prestaciones sanitarias y subsidios de desempleo a cargo del *Instituto Nacional de Empleo*. Debemos comentar también que entre 1998 y

8 - CIES (1987): *Boletín de Estadística Socioeconómica. El Sector Público 1974 - 1986* (febrero), Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.





La descentralización administrativa con la reinstauración democrática ha posibilitado un creciente protagonismo a las instituciones locales.

2000, el Ayuntamiento ha recibido la cantidad de 5.6 millones de euros en concepto de subvenciones, donaciones e inversiones de otros organismos oficiales.

**TABLA 3 - GASTO DE PERSONAL EN EL AYUNTAMIENTO DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA ENTRE 1990 Y 2000 (EN EUROS).**

Años	Valores Absolutos	% (1990=100)	% sobre el gasto
1990	8.841.265	100	22.65
1992	10.831.718	123	42.27
1993	11.588.466	131	39.26
1994	13.214.318	149	41.46
1995	14.024.261	159	41.66
1996	15.025.303	170	37.62
1997	15.556.771	176	36.78
1998	15.963.741	181	32.87
1999	18.602.526	210	37.23
2000	19.905.521	225	31.05

FUENTE: Ilustre Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.

Finalmente, cabe reseñar que el municipio cuenta con una red pública de 31 centros de enseñanza reglada y 521 profesores para atender a casi 8.600 alumnos de Educación Infantil - Preescolar, de Educación Primaria - EGB, alumnos de ESO, de Bachillerato - LOGSE, de BUP - COU, de FP y M.P - CF y de otras enseñanzas sin especificar.

Estos servicios son financiados en su mayor parte por la *Consejería de Educación, Cultura y Deportes* del Gobierno de Canarias, y el municipio debe por su parte y a su cuenta gestionar y sostener la vigilancia, limpieza y mantenimiento de los centros comprendidos desde Infantil hasta Primaria, así como determinadas actividades extraescolares y bibliotecas públicas, además de proveer de suelo apto para edificar nuevos centros o ampliación de los ya existentes.

El poder local también debe afrontar la organización y gran parte del sostenimiento de las enseñanzas no regladas de Formación Ocupacional, las Enseñanzas de Adultos, la Inserción Laboral, las Escuelas Taller, Las Casas de Oficio, los Talleres Ocupacionales, la Educación Vial y Ambiental, etc. Todo lo expuesto da una idea aproximada del alcance que los servicios educativos públicos locales han adquirido en términos de creciente movilización de recursos: instalaciones, talleres y laboratorios, pero también de material fungible y no fungible, y recursos coadyuvantes a la acción educativa (transporte escolar, comedores escolares, cuidadores, administrativos o personal no docente, guardas, servicio de limpieza, proveedores de material docente, uniformes, servicio de mantenimiento de colegios, etc.).



#### 4.- CONCLUSIONES.

El crecimiento de los servicios es, como todo ente de naturaleza social, un fenómeno reciente que no se puede explicar unívocamente, sino que se justifica a partir de la concurrencia de numerosos y complejos factores. En el moderno desarrollo de los servicios ha influido sobremedida el crecimiento vertiginoso del turismo desde los años sesenta.

El turismo, en efecto, ha modificado profundamente la zona baja y costera del municipio al provocar un auténtico *boom* económico. Hoy en día, no se podrían explicar las transformaciones sociales, económicas y espaciales sin recurrir al fenómeno turístico.

El progresivo incremento de la oferta de alojamiento y el mantenimiento de las cifras de un turismo de masas que utiliza este espacio intensivamente para pasar sus vacaciones y descansar entre diez y quince días de cada año, y que a su vez incrementa sus gastos gracias al alto nivel de vida de la mayoría de estos visitantes, ha venido favoreciendo efectivamente todo el proceso de urbanización y *terciarización* de la zona bajo examen.

El desarrollo del sector terciario también se ha visto impulsado por el rápido crecimiento demográfico local, que al mismo tiempo ha visto incrementar progresivamente su renta familiar disponible y adoptar nuevos hábitos de consumo y de demanda de servicios personales. Estos cambios, a su vez, han repercutido en el aumento y ampliación de la demanda de servicios comerciales, inmobiliarios y personales (sanitarios, educativos, deportivos, de ocio y tiempo libre y de espectáculos de carácter privado) que, por otra parte, no cesan de crecer.

El sector terciario de San Bartolomé de Tirajana es puntero en su condición. De ahí su permanente reestructuración productiva para crecer en calidad, variedad y competitividad. Por ello, se expanden y consolidan en la zona nuevas profesiones relacionadas con los servicios a las empresas (gestores de empresas, trabajo temporal, diseñadores, decoradores, publicistas y anunciantes, paisajistas y ambientadores, imagen y sonido, agencias comerciales, consultores, asesores fiscales, representantes, relaciones públicas, etc.). Los servicios a las empresas constituyen un fenómeno emergente que no para de arraigarse debido a las nuevas pautas gerenciales basadas en el crecimiento de la externalización, subcontratación y métodos de gestión indirecta en determinadas actividades con un marcado carácter oscilante o/estacional.

Las sociedades modernas se distinguen por la asimilación de la cultura de la *bancarización*. Eso ha hecho que el sector financiero y de seguros se hayan visto beneficiados por la apertura de numerosos establecimientos dedicados al cambio de moneda y divisas, así como por la progresiva

introducción de la banca en el territorio en un momento que coincide con la expansión de las entidades de crédito españolas, liberalización del sector con la que se favoreció la implantación de la banca extranjera y la mayor proyección de las cajas de ahorros.

El sector público, encargado de garantizar los logros del estado del bienestar, ha experimentado también un crecimiento espectacular en personal, en recursos humanos y materiales, en presupuestos de inversiones y, especialmente, en enseñanza, sanidad, servicios sociales, urbanos y en administración general. Todos estos factores combinados han arraigado y dado impulso a la *terciarización* de esta zona, al tiempo que la *desagrarización* y en menor medida la *desindustrialización* han venido acompañando a este nuevo fenómeno que ha irrumpido con fuerza en San Bartolomé de Tirajana, actuando como un auténtico motor de cambio en todos los sentidos.

En definitiva, la relevante contribución de los servicios al VAB al coste de los factores de producción del municipio y de la Isla junto a la diversidad de ramas que lo componen, convierten de hecho al sector terciario en un capítulo imprescindible en el desarrollo de la jurisdicción sureña.

En términos generales, Maspalomas Costa Canaria es hoy en día un auténtico vivero de oportunidades económicas, empresariales y de colocación de abundante mano de obra, especialmente extra municipal. La hostelería y la restauración son las ramas responsables del mayor número de estas colocaciones, de ahí su fortaleza y su indudable papel estratégico en el conjunto de la economía local e insular. Hay que resaltar, además, que determinados servicios que han emergido en San Bartolomé de Tirajana al calor de la actividad turística ya se ofertan también para el conjunto de la Isla. Como botón de muestra sirva el ejemplo de las oficinas consulares que se han abierto en aquella zona desdeñando por primera vez en nuestra historia el carácter de centralidad administrativa monopolizada hasta hace poco por la capital de las Canarias Orientales.







# SOSTENIBILIDAD Y TURISMO EN MASPALOMAS COSTA CANARIA

JOSÉ ÁNGEL HERNÁNDEZ LUIS

**E**l turismo es el principal motor de la economía canaria, y de Gran Canaria en particular. El simple hecho de que se haya convertido en la actividad que genera una mayor riqueza, además de su gran ocupación de suelo, pues una vez transformado el espacio turístico es muy difícil reconvertir ese territorio para otra actividad, invita a pensar en una sostenibilidad del sector.

Por tanto, el concepto de sostenibilidad está muy unido al estudio de la capacidad de carga que pueda soportar un territorio desde un punto de vista físico y humano. Además, la sostenibilidad conlleva la compatibilidad entre las distintas actividades, a la vez que la utilización racional de los recursos, de tal forma que el beneficio de éstos no comprometa su posible disfrute ulterior. Es, pues, en la intersección de los intereses de la actividad turística, los defensores del medio ambiente, los representantes de las comunidades locales, además de los residentes y los propios turistas donde se encuentran determinados parámetros cualitativos y cuantitativos para la sostenibilidad de un destino turístico (límite máximo de camas en una urbanización, arquitectura de las construcciones, camas por unidad de superficie, *ratio* de turistas por residentes, etc.).

La sostenibilidad es, por tanto, un conjunto de acciones que implican al capital privado y público y en el que la rentabilidad del territorio se incrementa conforme transcurre la variable tiempo, quedando fuera de este contexto la rentabilidad a corto plazo. En el grado de compenetración de ambos sectores (privado y público) radica gran parte del éxito sostenible de un destino turístico, y en el que nos centraremos.



## 1.- SOSTENIBILIDAD Y TURISMO.

Se puede afirmar que el concepto de sostenibilidad tiene sus raíces en la década de los ochenta del siglo XX, si bien tendríamos que remontarnos incluso a 1972, con la *I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano* -celebrada en Estocolmo-, donde ya se obtuvo un compromiso, aunque bastante limitado, en sus conclusiones cuando se reconoce el carácter transversal del medio ambiente y se promulgó el concepto de que “hay que mejorar el medio ambiente para lograr un crecimiento sostenido”. Como resultado de esta cumbre, tiene lugar el nacimiento del *Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)* y se aprueba el *Convenio sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de la UNESCO* en el mismo año de 1972. Dos años más tarde, tuvo lugar la *Conferencia de Naciones Unidas sobre Población*, en la que se aprobó el documento que, por primera vez, recoge el concepto de *ecodesarrollo*, y que es uno de los precedentes del desarrollo sostenible.

Sin embargo, el concepto en sentido estricto de sostenibilidad no surgió hasta 1987, con motivo del Informe de las Naciones Unidas “*Nuestro Futuro Común*”, más conocido como *Informe Brundtland*, en el que se define la sostenibilidad como “*aquella que responde a las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para responder a las suyas propias*”. Dicho documento es ratificado y ampliado en Río de Janeiro dentro de la denominada *Cumbre de la Tierra* de 1992<sup>1</sup>, aunque posteriormente, y de manera más puntual, en diversas ciudades como El Cairo (1995), Nueva York (1997), Kyoto (1997), Bonn (1999) y La Haya (2000), se abordan los temas con una problemática sostenible mayor, como es el caso de la evolución demográfica y el cambio climático, y en las que se constata que casi nada de lo suscrito en Río en 1992 se ha cumplido, sobre todo en materia de reducción de emisiones de gases causantes del efecto invernadero.

En el campo de la sostenibilidad turística, debemos destacar las primeras referencias a este concepto con motivo del 41º *Congreso de la Asociación Internacional de Expertos Científicos del Turismo* en 1991, y en el que se definía el turismo sostenible como el “*que mantiene un equilibrio entre los intereses sociales, económicos y ecológicos, debiendo integrar las actividades económicas y recreativas con el objetivo de la conservación de los valores naturales y culturales*”. Posteriormente, y a raíz de la *Conferencia de Río de 1992*, la *Organización Mundial del Turismo* definió un año más tarde el turismo sostenible como aquél que “*responde a las necesidades de los turistas actuales y las regiones receptoras, protegiendo y agrandando las oportunidades del futuro. Se la presenta como gestor de todos los recursos de modo que las necesidades*

*económicas, sociales y estéticas puedan ser satisfechas manteniendo la integridad cultural de los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas en defensa de la vida*” (Valdés Peláez, 2001; 25).

Más recientemente, hay que destacar las aportaciones de la *Conferencia Mundial de Turismo Sostenible de Lanzarote* (en 1995); la *Conferencia Internacional sobre Turismo y Desarrollo Sostenible en el Mediterráneo de Calviá* (en 1997)<sup>2</sup>; y la *Conferencia Internacional sobre Hoteles Sostenibles para Destinos Sostenibles de Maspalomas* (en 2000), auspiciadas todas ellas por organismos tan significativos como la *Organización de las Naciones Unidas (ONU)*, la *Organización Mundial del Turismo (OMT)*, la *Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO)*, etc.

También habría que destacar las aportaciones que, en materia de turismo sostenible, realizan diversos documentos para el turismo en Europa en los últimos años y que emanan de la Unión Europea, como por ejemplo el *Libro Verde de la Comisión* y el programa plurianual de turismo denominado *PHILOXENIA (1997 – 2000)*<sup>3</sup>.

Pues bien, como consecuencia de diversos factores de índole técnico (descenso de costes inducido por la mejora en la ingeniería aérea, automovilística, avances en informática y de las telecomunicaciones, etc.) y socioeconómico (incremento de la renta per capita, generalización de las vacaciones remuneradas, descenso de la natalidad, aumento de la esperanza de vida, etc.), la población se ha visto cada vez más estimulada a viajar por motivos turísticos. Estos avances conocen una significativa aceleración a partir de comienzos de los años sesenta, dando lugar a lo que se conoce desde entonces como “*turismo de masas*”. Generalmente, el desarrollo de este tipo de turismo se ha manifestado en la llegada de una elevada cantidad de personas a un entorno que con anterioridad permanecía aislado y conservado. El turismo demanda entonces toda una serie de infraestructuras (alojamientos, viario, equipamientos de todo tipo, etc.), que con frecuencia acarrear importantes impactos -incluso irreversibles-, imputables a “*un acelerado proceso de construcción de infraestructuras turísticas en los espacios más idóneos*” para el visitante y

1 - De esta *Cumbre* emanaron varias declaraciones de intenciones: *Declaración de Principios*; *Convenio sobre el Cambio Climático*; *Convenio sobre la Diversidad Biológica*; y *Programa de Acción en Materia de Medio Ambiente (Agenda 21)*.

2 - En 1997, y también en Baleares (Menorca), tiene lugar la *Primera Conferencia europea sobre Desarrollo Sostenible en Islas*, auspiciada por *International Scientific Council for Islands Development (INSULA)*, el Consejo científico para el desarrollo de las islas de la UNESCO, y que se centra, como su nombre indica, en la sostenibilidad de los medios insulares, afectados sobre todo en los últimos años por el despegue turístico.

3 - En el *Libro Verde de la Comisión en materia de turismo* (1995), se estimula sobre todo la calidad a través del desarrollo duradero de los recursos naturales y culturales. Por su parte, en el programa *PHILOXENIA* se propone aumentar la calidad del turismo a través de diversas pautas sostenibles (apoyo a iniciativas locales y medio ambientales, etc.).



también a “la especulación del suelo y booms constructivos,” (...) “que pueden terminar por ser contraproducentes en el caso de que atenúen la calidad del paisaje que en un principio captó la atención del turista.” (Cohen, 1978; 219).

Si bien la sociedad se debe congratular de este tipo de turismo, pues ello implica un avance dentro de la denominada sociedad del bienestar, no es menos cierto que la progresiva reducción de costes para así llegar a ofrecer un paquete turístico a estratos de la sociedad cada vez más bajos ha provocado que muchos destinos se especialicen en este tipo de demanda, dando lugar a la ordenación masificada del territorio con objeto de reducir los costes necesarios para llegar a producir una urbanización de calidad media o baja.

De esta manera, y según los datos aportados por la Organización Mundial del Turismo, la tendencia a los viajes y a la movilidad turística es cada vez más importante, pues si en 1950 los desplazamientos de turismo internacional sobrepasaron ligeramente los 25 millones, en 1970 se alcanzan los 165 y en 1999 ya se superan los 660 millones<sup>4</sup>. En este contexto, las previsiones también son alcistas, pues las mencionadas mejoras técnicas y socioeconómicas siguen, afortunadamente, favoreciendo el desarrollo del turismo, que es muestra de riqueza, cultura y tolerancia, hasta el punto de que el citado Organismo prevé que la cifra de turistas internacionales ronde los 1.600 millones en el año 2020 (OMT, 1999 c; 10).

La evolución del turismo en los últimos años ha posibilitado que esta actividad económica se haya convertido en uno de los principales motores de la economía de los países de la OCDE, ya que representa un cuarto de las exportaciones totales de servicios de los países miembros, creando un gran número de empleos directos e indirectos. En Canarias -y en particular en el municipio de San Bartolomé de Tirajana-, como hemos visto en los capítulos anteriores, la contribución del turismo a su desarrollo económico es bastante mayor.

Pues bien, si se parte de la base de que ha existido un insoslayable crecimiento del turismo y que su importancia en la sociedad canaria y mundial es cada vez mayor, no es menos cierto que sus impactos sobre el medio físico y humano son a veces muy significativos, aunque también existen muchas influencias positivas.

En el mismo documento final de la mencionada Conferencia de Lanzarote de 1995, y que se conoce como la Carta del Turismo Sostenible, se argumenta que “el turismo es una actividad ambivalente, dado que puede aportar grandes ventajas en el ámbito socioeconómico y cultural, mientras que al mismo tiempo contribuye a la

degradación medio ambiental y a la pérdida de entidad local.” De entre los 18 principios de que consta dicha Carta, todos ellos muy interesantes, hemos realizado un esfuerzo sintético al destacarlos en cursiva y negrilla debido a su importancia para el desarrollo sostenible de un destino, pero que, reiteramos, no menosprecia los restantes puntos:

#### **CARTA DEL TURISMO SOSTENIBLE DE LANZAROTE (1995).**

- 1. El desarrollo turístico deberá ser soportable ecológicamente a largo plazo, viable económicamente y equitativo desde una perspectiva ética y social para las comunidades locales.**
- 2. El turismo tendría que contribuir al desarrollo sostenible, integrándose en el entorno natural, cultural y humano.**
- 3. El reconocimiento de las tradiciones de las comunidades locales, y el apoyo a su identidad, cultura e intereses deben ser referentes obligados.**
4. La contribución activa del turismo al desarrollo sostenible implica la participación de todos los actores implicados en el proceso y a todos los niveles: local, regional, nacional e internacional.
5. La conservación, la protección y la puesta en valor del patrimonio natural y cultural representa un auténtico reto cultural, tecnológico y profesional.
- 6. La calidad debería ser objetivo prioritario.**
- 7. El turismo debe contribuir positivamente al desarrollo económico local.**
- 8. Debe, así mismo, mejorar la calidad de vida de la población e incidir en el enriquecimiento sociocultural de cada destino.**
9. La planificación integrada del turismo debe ser elaborada por gobiernos y autoridades competentes con la participación de ONGs y comunidades locales.
- 10. Es necesario investigar en profundidad sobre la aplicación de instrumentos económicos, jurídicos y fiscales que aseguren el uso sostenible de los recursos en materia turística.**
11. Las zonas más vulnerables ambiental y culturalmente y las hoy más degradadas recibirán ayuda financiera y técnica especial.
- 12. La promoción de formas alternativas de turismo y el fomento de la diversificación de los productos turísticos son garantía de estabilidad a medio y largo plazo.**
13. Todos los sectores implicados deberán impulsar la creación de redes abiertas de investigación y difusión de conocimientos útiles en materia de turismo sostenible.
14. Una política turística de carácter sostenible requiere sistemas de gestión, estudios de viabilidad que permitan la transformación del sector, proyectos de demostración y otros de cooperación internacional.
15. La industria turística, en colaboración con los organismos y ONGs, deberá diseñar marcos específicos de acciones positivas y preventivas.
- 16. Atención especial se prestará al transporte, el uso de energías y recursos no renovables, el reciclaje y la minimización de residuos en las instalaciones turísticas.**
- 17. Es fundamental que se adopten y pongan en práctica códigos de conducta.**
18. Deberán ponerse en práctica medidas para informar sobre los contenidos y los objetivos de la Conferencia de Lanzarote.

FUENTE: Conferencia Mundial de Turismo Sostenible de Lanzarote, 1995.

4 - OMT (2000): Anuario de estadísticas del turismo, 52 edición, volumen I, Madrid.



**Hoteles Sostenibles para Destinos Sostenibles**  
**Sustainable Hotels for Sustainable Destinations**

October 26-28, 2000 • International Conference  
 26-28 de Octubre de 2000 • Conferencia Internacional

**Programa Programme**

MASPALOMAS  
 COSTA CANARIA

GRAN CANARIA  
 ISLAS CANARIAS - ESPAÑA / CANARY ISLANDS - SPAIN

En octubre de 2000 tuvo lugar en Maspalomas la Conferencia Internacional sobre "Hoteles sostenibles para destinos sostenibles".

Si todos estos puntos nos acercan a la filosofía central del turismo sostenible, y que competen tanto al capital público como al privado, la *Conferencia Internacional de Maspalomas de 2000* se centra en las actuaciones sostenibles en el ámbito hotelero, aunque también aborda la problemática del transporte. Sin duda, la participación de este sector en el desenvolvimiento sostenible de un espacio turístico es de suma importancia, pues según sea el grado de implicación de los hoteleros, los *tour operadores* y el consumidor final (el turista), se obtendrá una determinada imagen global como destino sostenible. Esta concepción es importante, máxime cuando la permanencia de un turista en el hotel puede llegar a ser alta, aunque ello depende de los servicios que ofrezca cada alojamiento. Además, afortunadamente, la conciencia ambiental en los países desarrollados está aumentando y cada vez es más valorada la posesión de un distintivo de calidad ambiental en un establecimiento, aún cuando ello implique un mayor coste por pernoctación hasta ciertos límites. Este aspecto es tan trascendental, que a finales de 2000 algunos *tour operadores* europeos se han planteado boicotear aquellos establecimientos de alojamiento -incluidos los de Canarias-, que no cumplan con unos mínimos requisitos medio ambientales.

Pues bien, como decimos, la *Conferencia de Maspalomas* incide en aspectos que competen a la inversión privada, como por ejemplo cuáles son los requisitos para obtener determinados distintivos que identifiquen a un establecimiento como protector del medio ambiente, y que sin duda están condicionados, entre otros, por algunos factores también tratados en la *Conferencia*: la adaptación de los inmuebles al medio en el que se insertan con el objeto de disminuir el consumo energético o de agua, mejora de la gestión de estos últimos elementos, introducción de energías renovables, tratamiento de los residuos, etc.

En el caso de Maspalomas Costa Canaria, existen ciertos parámetros que comprometen el desarrollo sostenible de la urbanización y, por tanto, de su rentabilidad futura. No obstante, es verdad que algunas actuaciones destinadas a remozar la imagen turística del sector más tradicional han sido realizadas por el *Plan de Excelencia Turística Futures Gran Canaria-Sur*, que se encuentra en trámite de renovación, aunque, como decimos, de forma puntual (mejora en jardines, remodelación de plazas, regeneración de paseos marítimos e interiores, etc.). En esta última actuación se inserta la Avenida de Oceanía, paralela a la Charca y que en un futuro está previsto cerrar al tráfico rodado para así reforzar las medidas de aislamiento de este ecosistema<sup>5</sup>. En suma, estos planes han surgido con el objeto de recuperar los destinos más tradicionales, como es el caso de Maspalomas Costa Canaria, con una antigüedad que supera los treinta y cinco años en el sector donde primero comenzó a construirse (San Agustín).

Pero, al margen de una serie de problemas puntuales, los retos más importantes a los que se enfrenta la urbanización de Maspalomas Costa Canaria derivan del nivel de presión humana sobre el litoral y el paisaje protegido de las dunas, que podríamos calificar de excesivo en determinados días cuando confluye la afluencia turística con la de los residentes en la Isla<sup>6</sup>. Ello induce, inevitablemente, a una pérdida de los valores ambientales debido a la susodicha presión espacial en ciertas horas y días de la semana<sup>7</sup>, aún a sabiendas de que las principales playas

5 - En el proyecto *Oasis 2000*, Ilustre Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, se recoge que el tráfico de esta calle se desviará hacia la Avenida de Cristóbal Colón, que se convertirá en una gran rambla y que en el futuro ha de articular la unión de las urbanizaciones de Campo Internacional y Maspalomas con Meloneras.

6 - En líneas generales la presión de una playa depende de la capacidad de acogida del área receptora, así como de factores de presión temporal (por horas, días, semanas y mes). También depende incluso de las condiciones climáticas (vientos y temperatura de la arena por ejemplo), el grado de accesibilidad, los servicios ofertados, etc.

7 - Según Salinas Chavez, E. (2000): "Capacidad de carga turística", in *www.geoturismo.aztecaonline.net*, Bolivia, los valores de capacidad de carga turística en las playas oscila entre los 1,7 m<sup>2</sup> por turista en los Países Bajos, hasta los 16 metros de la costa del Languedoc (Francia). Las estaciones turísticas españolas rondan los tres metros cuadrados como media. Por su parte, Yepes Piqueras, V. (1999): "Las playas en la gestión sostenible del litoral", in *Cuadernos de Turismo*, n° 4, Universidad de Murcia, cfr. p. 99, argumenta que en términos generales una presión física de menos de dos metros cuadrados por persona se considera "intolerable", unos cuatro metros "acceptable" y más de diez "muy comfortable".



(Maspalomas, El Inglés y Las Burras), que suman casi 6.1 kilómetros de extensión, han recibido de forma reiterada la *bandera azul europea*<sup>8</sup>, al igual que el puerto deportivo de Pasito Blanco. De igual manera, la excesiva presión humana causa un deterioro más acelerado de los diversos elementos urbanos (paseos, plazas, aseos públicos, etc.).

Pero el procedimiento para la obtención o renovación de la *bandera azul* -como elemento de distinción en las playas-, será más restrictivo a partir del año 2001, pues está previsto incorporar nuevos parámetros adaptados al tratamiento de las aguas residuales, el desarrollo de actividades contempladas en el *Programa Agenda 21* y la implantación de un sistema de gestión ambiental<sup>9</sup>.

Es indudable que el paisaje es un elemento de percepción turístico de primer orden para el destino, hasta el punto de que la valoración medio ambiental que de este hacen los turistas -en función de los datos disponibles para la isla de Gran Canaria en su conjunto-, demuestran que un estimado porcentaje de visitantes estaría dispuesto a aportar una mayor cantidad monetaria por sus vacaciones en la Isla en caso de que se llevaran a cabo ciertas mejoras medio ambientales, a saber: la repoblación forestal, el ajardinado de vías, la rehabilitación de edificaciones tradicionales, el enfoscado y pintado de viviendas, y la retirada de residuos (González Hernández; 2000). Este hecho demuestra la importancia cada vez mayor que la conservación del medio posee entre los turistas, sobre todo entre las nacionalidades nórdicas y alemana y, dentro de éstas, los más jóvenes y con un mayor nivel cultural.

En suma, el proceso de todos estos años se puede sintetizar de la siguiente manera: a mayor demanda de calidad media y baja, mayor degradación ambiental pues la oferta se ha adaptado a parámetros urbanísticos masificados, por lo que los precios descienden de forma progresiva. Al final, en términos macroeconómicos, la rentabilidad por turista y día puede ser muy marginal -e incluso negativa-, para la sociedad canaria, pues dentro de este cómputo hay que contabilizar las inversiones en construcción y mantenimiento de las infraestructuras de transporte, red de alcantarillado y alumbrado, recogida de residuos, etc. A la par, el turismo de más calidad opta por escapar del destino, lo cual no puede ser más contraproducente.

8 - Según los *Criterios de concesión de la bandera azul para playas* del año 2000, que elabora la *Fundación para la Educación Ambiental en Europa*, se establecen 27 criterios, de los que 22 son *obligatorios* y 5 *aconsejables*. Los grandes bloques temáticos que se tienen en cuenta en cada playa son: 1.- la calidad de las aguas; 2.- la educación e información ambiental; 3.- la gestión medioambiental; y 4.- las infraestructuras y servicios.

9 - El Área de Medio Ambiente de la consultora *Ernest & Young*, ha realizado un estudio de la *Gestión Ambiental en Playas* de San Bartolomé de Tirajana (2000), con el objeto de asumir estos nuevos retos que se impondrán para la obtención de la citada distinción. Entre los beneficios de la implantación de esta gestión propuesta, está la de mejorar la imagen de las playas ante el turista y el residente, haciendo hincapié en la mejora de la manipulación de los residuos (sólidos y líquidos) y, en general, de todos los parámetros ambientales.

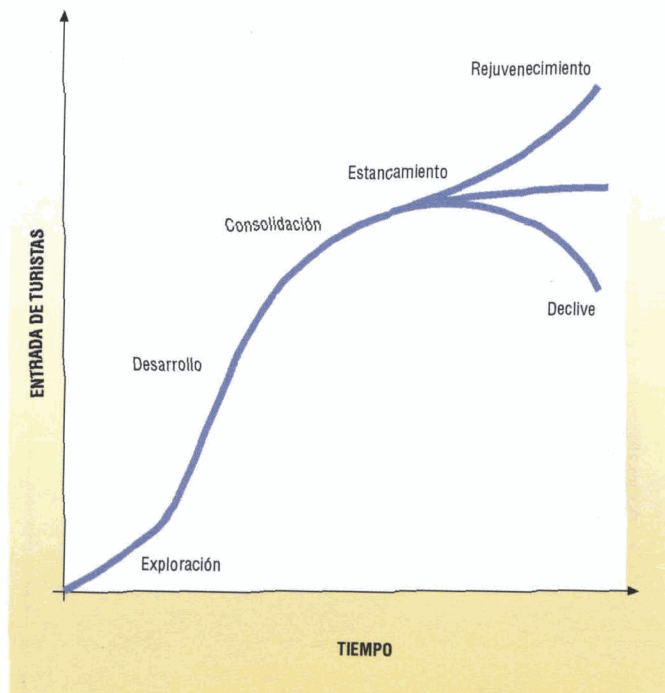


Las playas de Maspalomas Costa Canaria han recibido de forma reiterada la bandera azul europea, que las distingue por su excelencia y aptitud para el baño.

Pero la variable fundamental de todo este proceso es el tiempo, que le confiere distintas fases a un destino conforme la entrada de turistas es mayor, aunque mejor sería contar con el número de pernoctaciones, ya que se ajusta más a la permanencia de los viajeros. De esta manera, y a medida que el número de turistas aumenta, se corre el riesgo de llegar a un punto en que los niveles de satisfacción comienzan a decrecer como consecuencia de diversos parámetros, y entre los que cabe destacar la progresiva obsolescencia de las infraestructuras, la masificación del espacio construido y, en conjunto, el deterioro ambiental.



## CICLO DE VIDA DE UN DESTINO TURÍSTICO.



FUENTE: Butler, R. (1980): "The concept of tourist-area. Cycle of evolution and implications for management", in *The Canadian Geographer*, vol. 24.

De esta manera, e interrelacionado en principio con el incremento del número de camas existentes, se parte de una fase en la que los visitantes comienzan a explorar el territorio, que podríamos hacer coincidir con la Maspalomas de comienzos de los años sesenta cuando apenas existían alojamientos, para luego pasar a otra que coincide con un desarrollo progresivo de la urbanización en sí (finales de los años sesenta hasta comienzos de los noventa). A continuación, le sigue otra fase de consolidación dentro de una estructura aún alcista del número de camas (caso de la expansión en Meloneras desde mediados de los años noventa). Una vez consolidado el nivel máximo de camas, se produce un estancamiento en las entradas y un agotamiento progresivo del destino, que cae en declive, manifestándose en los coeficientes de ocupación. Esto ocurre en el caso de que no se actúe rejuveneciendo las infraestructuras más afectadas por la obsolescencia o por aspectos urbanísticos mal avenidos desde un principio, como por ejemplo, la masificación.

En cualquier caso, no es negativo que la afluencia de turistas decaiga ostensiblemente en Maspalomas si va acompañado de un plan de remodelación interior, con el objetivo de incrementar la calidad y, como consecuencia, de una mejora de la rentabilidad media diaria por turista. En efecto, ello implicaría que la diferencia de ésta con respecto a la rentabilidad media de la situación anterior, es

compensada -e incluso mejorada-, con un descenso del número de turistas y, por ende, con un estancamiento en la demanda continua de infraestructuras que implica la situación anterior, beneficiando también a la conservación del paisaje, así como al capital público (obras de ampliación del aeropuerto, carreteras, red de alcantarillado, etc.). Además, el nivel de satisfacción de los turistas aumenta conforme sus gastos también se incrementan hasta ciertos límites (Fuster Lareu, 1991; 97-98), pues ello implica una mejor ocupación del tiempo de ocio y, por ende, una mayor identificación positiva con el alojamiento y el entorno.

No cabe duda de que el envejecimiento progresivo de la urbanización amenaza el atractivo turístico y residencial de las urbanizaciones turísticas maduras, como es el caso de Maspalomas Costa Canaria, un modelo que se distancia de las aspiraciones de cualquier gestor (público o privado). Pero la solución óptima no está en construir nuevas urbanizaciones, dejando las más obsoletas para la clase trabajadora en el turismo -o en el peor de los casos para un turismo de muy baja calidad-, pues los espacios más aledaños a la costa y que fueron los primeros en edificarse, son los más privilegiados para la explotación turística. Por tanto, el problema radica en *esponjar* las urbanizaciones más obsoletas, es decir, derribar y plantearse dos alternativas: destinar ese espacio a dominio público o construir de nuevo con menor densidad, a la vez que con una calidad muy superior para así amortizar a medio plazo el fuerte aporte de capital que este proceso requiere, incentivando fiscalmente a los inversores. Esta actuación necesita, claro está, de un estudio previo de la estructura de la propiedad y sus problemas, las opciones del relieve, las limitaciones del tramado viario, la evaluación de la nueva demanda de recursos por cama, pues generalmente un aumento en la calidad demanda un consumo extra de agua, energía, residuos, etc.

Y es que, con altas densidades de construcción en los espacios turísticos, no se consigue personalizar un destino -elemento clave en la calidad turística-, sino reiterar el espacio urbano en el que habita el visitante en su país de origen con todas sus consecuencias: contaminación (acústica, atmosférica y marina); tratamiento de residuos; demanda inducida de espacio tanto dentro como en el exterior de la urbanización (ampliación de carreteras, nuevas plantas de energía, depuradoras, etc.).

Quizá por ello, una de las herramientas que más nos puede acercar al concepto de calidad es el de la capacidad de carga, indicador este que nos aproxima al techo en la recepción de turistas de un espacio. En efecto, se puede considerar la capacidad de carga como "el límite a partir del cual las infraestructuras se saturan (capacidad de carga física), el medio ambiente resulta afectado (capacidad de carga ambiental) o la satisfacción de los visitantes y



residentes conoce una degradación (capacidad de carga perceptual o psicológica)" (Pearce y Kirk, 1986; 169). No obstante, es enteramente cierto que la capacidad de carga es una "propiedad dinámica del paisaje, que cambia en espacio y tiempo, de acuerdo con el desarrollo de las demandas sociales y la tecnología" (Salinas Chávez, 2001; 2), estando condicionada dicha carga por las características del paisaje y las actividades que se desarrollan en él a través del tiempo.

Existen muchos indicadores que se insertan dentro de estas tres modalidades de capacidad de carga. Así, por ejemplo, dentro de la primera, un nivel límite nos lo proporciona la capacidad del tendido eléctrico o de la canalización del agua para abastecer a la urbanización, también el flujo de vehículos en una vía, las plazas de aparcamiento, ratios de equipamiento, etc. El indicador ambiental o paisajístico se corresponde con la potencialidad del entorno para absorber el uso recreativo, factor que evidentemente dependerá de la fragilidad del medio, así como del tipo de usuario -o de turista-. Y, por último, la capacidad de carga perceptual es el límite hasta donde, tanto los turistas como los residentes, no se sienten incómodos ante una excesiva presión de la actividad turística en su conjunto que, evidentemente, también puede variar en función de las características sociales y económicas de los residentes y de la propia tipología del turismo.

No es objeto de esta obra profundizar en demasía en este punto, aunque sí hay una serie de parámetros que nos invitan a una reflexión sostenible del crecimiento, ya que las cifras que aluden a la evolución de las camas y de la movilidad entorno a Maspalomas, han aumentado de forma espectacular en los últimos treinta años.

**TABLA 1 - PARÁMETROS DE CRECIMIENTO DE MASPALOMAS COSTA CANARIA (1965 - 2000).**

Años	Plazas (hoteleras y extrahoteleras)	Flujo de vehículos**
1965	827	1.400
1971	55.375	4.415
1987	112.993*	29.700
2000	138.421	63.138

\* A las plazas oficiales correspondientes a 1987 (86.918), se le ha añadido un 3%, que es el porcentaje estimado de camas no registradas.

\*\* Intensidad Media Diaria de vehículos de entrada y salida en el naciente de Maspalomas Costa Canaria (se corresponde a la suma de la C-812, km. 43.2 y la GC-1, km. 36.9, ambos en las proximidades de Tarajalillo).

FUENTE: Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria (1974); Dirección General de Infraestructura Turística del Gobierno de Canarias; Inventario de la oferta turística y recursos en general del Ilustre Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana y Sección de Carreteras del Cabildo de Gran Canaria. Elaboración propia.

Por otra parte, también hay que tener en cuenta que los consumos unitarios de energía eléctrica y de agua por turista superan de forma significativa la media de los residentes, pues, por ejemplo, dentro del cómputo de una

habitación hotelera también tiene que contabilizarse el agua de las piscinas o la necesaria para irrigar las zonas ajardinadas, a la vez que la energía que necesitan las máquinas para la limpieza de las piscinas. En este sentido, no hay que olvidar que el 89% de los establecimientos de hospedaje de Maspalomas Costa Canaria cuenta con al menos una piscina, a lo que habría que añadirle otro 90 que posee zonas ajardinadas<sup>10</sup>. La generación de residuos también es más elevada entre los turistas, aunque todo ello depende de la calidad del establecimiento, pues a mayor categoría, los consumos de agua y de energía se disparan al alza, a la vez que los residuos, y en general la demanda de espacio físico por turista.



El consumo de agua es bastante mayor en los alojamientos de alta categoría, aunque la rentabilidad por turista es superior en este último caso. En esta imagen la piscina casi se confunde con el mar.

**TABLA 2 - CONSUMOS MEDIOS POR PERSONA Y DÍA EN ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS EN MASPALOMAS COSTA CANARIA EN 2000.**

Tipología de alojamiento	Agua (m <sup>3</sup> )	Electricidad (kwh)	Residuos (m <sup>3</sup> )*
Hoteles de 3 estrellas	0.260	5.15	0.013
Bungalows de 3 llaves	0.540	4.68	0.017
Hoteles de 4 estrellas	0.285	8.52	0.018
Hoteles de 4 estrellas plus	0.406	12.99	0.019
Hotel de 5 estrellas	0.577	24.07	0.020

\* 0.010 m<sup>3</sup> de residuos se corresponden aproximadamente con 1.5 kilogramos.

FUENTE: Cadena hotelera (no se autoriza su divulgación). Elaboración propia.

<sup>10</sup> - Datos elaborados a partir del estudio de la consultora PRICEWATERHOUSE-COOPERS (2000): Resultados de la realización de un inventario de la oferta turística y recursos en general del Ilustre Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.



En efecto, de la lectura de la tabla anterior se deduce que un turista que se aloja en hoteles de alta categoría necesita el doble de agua<sup>11</sup>, genera un 50% más de residuos y puede llegar a consumir cuatro veces más energía que otro que pernocte en alojamientos de menor calidad, aunque la rentabilidad global que se obtiene por ese turista es evidentemente mayor en los hoteles de máxima categoría. En este último caso, la factura energética puede llegar a oscilar entre un 3 y un 10% del gasto de las empresas hoteleras, tan solo por detrás de los protagonizados por el personal y la alimentación.

Estas cifras contrastan con la de los residentes, pues el consumo medio de agua por habitante en Las Palmas de Gran Canaria en 1999 ascendió a 205 litros, frente a los 240 de San Bartolomé de Tirajana, contabilizando la población residente más la turista, si bien en los municipios del interior el promedio de agua por habitante es todavía inferior (180 en Santa Brígida por ejemplo)<sup>12</sup>. En cuanto a la energía eléctrica consumida, los datos también son muy significativos, pues mientras el consumo doméstico medio por habitante en toda la isla de Gran Canaria ascendió a aproximadamente 2.7 kwh por día en 1999, en el sector hostelero y extrahotelero de San Bartolomé de Tirajana la cifra alcanza los 4.3<sup>13</sup>, aunque como se ha visto en la tabla 2, el gasto en hoteles de máxima categoría puede llegar a superar los 20 kwh. Igualmente, y para el mismo año, la tasa de residuos por habitante y día en el municipio turístico se sitúa en 2.4 kilogramos, frente a unas cifras que oscilan entre los 1.7 y 1.9 para los municipios no turísticos de Santa Lucía de Tirajana, Ingenio y Telde<sup>14</sup>.

Pero, además, existen otros indicadores que nos alertan sobre el desarrollo turístico de Canarias y de Maspalomas Costa Canaria en particular, como por ejemplo el que se deduce de la aplicación de la *ratio* 2/20 (no más de una cama por cada dos habitantes de derecho o no más de 20 camas por km<sup>2</sup>, seleccionándose el límite

más bajo que primero se cumpla). El resultado de la aplicación de esta *ratio* nos señala que el límite de camas en toda la isla de Gran Canaria no debiera sobrepasar las 30 ó 35.000 camas, cuando tan solo en San Bartolomé de Tirajana existen unas 140.000, es decir, las resultantes de la aplicación de esta fórmula para toda Canarias, lo que lo convierte en el municipio turístico de España -conjuntamente con Calvià, en Mallorca-, más importante del país.

Pero de lo que se trata no es de hacer desaparecer las camas ya en servicio, sino de *esponjarlas* como ya se indicó, hecho que implica, evidentemente, una activa participación del sector de la construcción, uno de los que se vería más perjudicados por un estancamiento en la evolución alcista -y sin límites aparentes-, del número de camas. Además, la participación de este sector se debiera reconducir hacia la creación de nueva oferta ligada al ocio<sup>15</sup>, y del que Maspalomas Costa Canaria es relativamente deficiente en relación a Canarias en su conjunto, como ya se ha indicado en otros capítulos<sup>16</sup>. También caben otras alternativas para este sector si realmente existiese un exceso de actividad tras la reposición de la planta obsoleta como, por ejemplo, la creación de una potente compañía aérea *chárter*, o entrando directamente en la explotación de los alojamientos, especialmente de los renovados.

Y es que todo tiene un umbral a partir del cual se produce una depreciación de los valores que cautivaron el uso turístico de esos recursos, especialmente naturales. En suma, de lo que se trata es de evitar llegar a esa depreciación, que sin duda causaría un perjuicio a la imagen turística del destino, muy difícil de recuperar.

11 - Según el Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos, (Boletín Oficial de Canarias de 05 de febrero de 2001), los nuevos parámetros de calidad inducen, entre otros, a un mayor consumo de agua en los establecimientos de alojamiento turísticos, pues en el artículo siete, punto uno, apartado "c", se argumenta que todos los alojamientos turísticos han de contar con una o más piscinas y con unas condiciones mínimas de un metro cuadrado de lámina de agua por plaza de alojamiento. De igual manera, en el punto dos del citado artículo, se dice que la porción del solar no ocupada por la edificación, aparcamientos, accesos y demás equipamientos deberá destinarse a zona verde ajardinada (siete metros cuadrados como mínimo por plaza de alojamiento con destino a jardines y dos metros cuadrados por plaza de alojamiento para zonas deportivas). No obstante, en el artículo once, apartado "c", se argumenta que esto se debe hacer potenciando "la flora autóctona de la isla y zona de que se trate".

12 - Datos elaborados a partir de la información facilitada por las empresas municipales de agua de San Bartolomé de Tirajana (ELMASA) y de Las Palmas de Gran Canaria (ENMASA).

13 - Datos elaborados a partir de la información facilitada por municipios de la isla de Gran Canaria y por sectores de consumo de la Unión Eléctrica de Canarias (UNELCO).

14 - Datos elaborados a partir de la información facilitada por la Consejería de Cooperación Institucional del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria.

15 - En el Decreto 4/2001, de 12 de enero, por el que se acuerda la formulación de las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias (Boletín Oficial de Canarias de 15 de enero de 2001) se paraliza durante un año -prorrogable a dos-, el otorgamiento de nuevas licencias de construcción (excepto a la mitad de tiempo en las islas periféricas occidentales). Con ello, se intenta potenciar "la calidad en lugar del crecimiento cuantitativo," con objeto de orientar "la actividad turística hacia los sectores más rentables, que comporten el incremento de la productividad por gasto, especialización y duración de la estancia, y la creación de una oferta multitemática diversa y amplia" (Artículo cuatro). De hecho, la renovación o sustitución de la planta de alojamiento, así como los alojamientos de turismo rural, los complejos hoteleros con una categoría mínima de cuatro estrellas que estén ligados a instalaciones de ocio, o los posibles parques temáticos, no se consideraron afectados por la citada paralización. No obstante, según Prieto, A. (2001): "Seis municipios concentran el 80% de las camas turísticas que escapan a la moratoria", in *La Provincia / Diario de Las Palmas*, 06 de marzo, cfr. p. 7, San Bartolomé de Tirajana es uno de los municipios canarios que más camas turísticas aprobadas acumuló entre enero de 1998 y agosto de 2000, por lo que se podrían construir en los próximos años 18.000 nuevas camas sin que le afecte la citada moratoria.

16 - Algunos planteamientos, como por ejemplo el de Díaz Fera, L. et al. (2001): *Lanzarote 2001. Evolución reciente de la edificación y el turismo*, Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote, cfr. p. 37, argumentan que la implantación de un nuevo campo de golf en dicha Isla -que tendría capacidad cada uno de ellos para unos nuevos 4.000 turistas por año, aunque de alta calidad-, representa un consumo de un millón de metros cuadrados, pero el resultado en gasto por turista y día es de sólo 0.06 euros más para toda la Isla dentro del cómputo de casi dos millones de turistas. El estudio prosigue y plantea la alternativa ante esta elevada utilización de territorio -y aún suponiendo un mantenimiento blando para dichos campos, es decir, de autoconsumo energético y de agua-, el de optar por la construcción de un hotel exclusivo de 146 plazas (60% de ocupación y estancia media de ocho días), con lo que se obtendrían los mismos fines que con un campo de golf, es decir, un turismo de calidad, aunque ahora con un consumo de territorio significativamente inferior.



En este sentido, y según los datos aportados por un informe interno de la *Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias*, un 87% de los habitantes de las Islas considera que se debe dar prioridad a la preservación de los recursos naturales, aunque esto suponga un desarrollo económico más lento. De hecho, existen varios parámetros que denotan el fuerte crecimiento turístico de Canarias en los últimos años, como es el caso de la generación de residuos y que en una escala de 0 a 10, los habitantes de las Islas le otorgan un 9.9 a este problema, seguido de la contaminación generada por los vehículos con 8.7 puntos, y que en gran medida también está motivada por el fuerte crecimiento de la economía canaria en los últimos años a remolque de la actividad turística.

En general, de ese informe también se destaca que si bien un 80% de los encuestados reconoce que el turismo tiene un impacto positivo en el crecimiento económico del Archipiélago, otro 60 opina que sus repercusiones medio ambientales son claramente negativas, pronunciándose el 58% a favor del freno en la construcción de camas y el mantenimiento, como mínimo, de la llegada de turistas. Por último, también sobresale otro 65% que cree que la economía en las Canarias Orientales no empeoraría si se detuvieran las construcciones turísticas<sup>17</sup>. Al margen de que se cumplan estas expectativas mayoritarias de la población, los datos sí invitan a una reflexión sobre lo que parcialmente la población de las Islas considera como sostenibilidad del entorno en el que vive.

## 2.- LA SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA DESDE LA ÓPTICA PÚBLICA.

Uno de los actores principales para la consecución de una sostenibilidad turística son las instituciones públicas, desde la más alta instancia estatal hasta la local. Su papel es el de organizar el crecimiento turístico en el espacio y en el tiempo a través de planes integrales y de ordenación o legislando.

Pero, evidentemente, la administración local en Canarias ha contado con un innegable poder para ordenar el territorio de su jurisdicción, pues al margen de que sus actuaciones tengan que ser supervisadas o en la línea de las directrices marcadas por otros organismos y planes:

*Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, Plan Insular de Ordenación del Territorio o la Dirección General de Costas*, entre otros, quienes han venido introduciendo los parámetros de crecimiento son los ayuntamientos a través de los *Planes Generales de Ordenación Urbana* y los *Planes Parciales*, aunque limitados por la legislación vigente hasta ese entonces (entre otros, el *Decreto 1302/1986 de Evaluación de Impacto Ambiental*; *Ley 22/1988 de Costas*; *Ley 4/1989 de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres*; *Ley 11/1990 de Prevención de Impacto Ecológico*; *Decreto 35/1995 sobre el Reglamento de Contenido Ambiental de los Instrumentos de Planeamiento*; *Decreto 6/1997 de Directrices Formales para la Elaboración de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales*; o más recientemente, el *Decreto 1/2000 de Refundición de Las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias*).

Sin duda, estos últimos instrumentos pueden contribuir de manera notable a la sostenibilidad turística de un territorio, pues van a delimitar desde un punto de vista cuantitativo (número de camas o porcentaje de edificación) y cualitativo (características arquitectónicas por ejemplo), los parámetros básicos del crecimiento y que, sin duda, afectarán a los planes insulares, pues es indudable que el incremento de una actividad incide en el desarrollo de carreteras, de centros sanitarios y escolares, etc. En cualquier caso, reiteramos, el número de camas por unidad de superficie puede estar -y está- limitado por la *Ley del Turismo de Canarias* de 1995, pero esta podría llegar a vulnerarse calificando nuevo territorio como urbanizable.

También está la posibilidad de *esponjar* aquellos alojamientos y equipamientos que presenten una mayor obsolescencia y densidad de construcción. Ello implica un rejuvenecimiento con nuevos parámetros basados en la calidad. Ambos (rejuvenecimiento y calidad) son conceptos clave dentro de la filosofía sustentable. En la actualidad, el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana ha contratado un estudio sobre cómo abordar el difícil problema de la obsolescencia, y que inevitablemente tendrá que abordarse cuanto antes con fondos extraordinarios como, por ejemplo, a través de la *Reserva para Inversiones en Canarias (RIC)*, regulada en el artículo 27 de la *Ley 19/1994 sobre el Régimen Económico y Fiscal (REF)*, y por el que las empresas acogidas a dicho sistema pueden obtener una reducción de la base imponible del impuesto sobre sociedades<sup>18</sup>, es decir, sobre aquéllos beneficios que los sujetos pasivos puedan destinar a la *Reserva*. No obstante, el debate de estos fondos está en si es posible invertir en activos fijos usados -y no solamente en los nuevos-, aunque algunas fuentes señalan que si las inversiones se realizan en activos usados, como sería deseable actuar en alojamientos

17 - Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente (octubre de 2000): *Encuesta sobre medio ambiente y turismo*, Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria (informe inédito).

18 - En la *RIC* se pueden acoger las sociedades y otras entidades jurídicas, al igual que las personas físicas sujetas al *Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF)*, aunque sólo con estimación directa. No obstante, según la *Delegación Especial de Canarias de la Agencia Tributaria* en Las Palmas de Gran Canaria, los contribuyentes acogidos al *Impuesto de Sociedades* en 1998, aportaron a la *RIC* el 97.9% del capital.



turísticos ya construidos, estas “deben suponer una mejora tecnológica para la empresa y no pueden haberse beneficiado anteriormente de este régimen” (Consejo Económico y Social, 2000; 37).

Otro problema es el de la regeneración de las infraestructuras comunes, algunas ya corregidas a través del mencionado *Plan de Excelencia Turística Futuras Gran Canaria – Sur*, aunque otras, debido a su cuantía tendrán que realizarse por separado, caso del *Plan Integral del Frente Marítimo de Maspalomas* o el *Embellecimiento de la C-812*, la antigua carretera, hoy convertida en una vía rápida dentro de la urbanización.

Pues bien, dado que las entidades locales desde los años setenta han estado inmersas en un círculo vicioso en que, para mantener los servicios de las urbanizaciones ya creadas de una manera más desahogada, es necesario recurrir a los ingresos que aportan las nuevas licencias de construcción, cabe plantear una filosofía alternativa que apueste decididamente por la calidad y el desarrollo sostenible.

Para ello, es necesario relanzar un plan integral de sostenibilidad que cuente, al menos, con seis epígrafes

clave, que derivarán a su vez en una serie de subepígrafes en el que la comunidad local posee un importante papel<sup>19</sup>:

1.- *Población, integración social y calidad de vida*: es importante que todos los sectores que integran la comunidad local, se planteen cuál es el techo poblacional (residentes más turistas) que están dispuestos a admitir en función de los recursos y cuál es la incidencia de este umbral sobre la calidad de vida<sup>20</sup>. Una vez definido este, y partiendo de las características intrínsecas de la población, es necesario incentivar la cohesión social, la capacitación para el mercado laboral -especialmente entre la población

19 - Se han tomado como referencia los documentos: *Lanzarote en la Biosfera. Una estrategia hacia el desarrollo sostenible de la Isla. Aplicación de la Agenda Local 21 a Lanzarote, Reserva de la Biosfera*, Cabildo Insular de Lanzarote, Arrecife, 1998; y *Calvià Agenda Local 21. La sostenibilidad de un municipio turístico*, Ayuntamiento de Calvià, 1999.

20 - Según el documento de la Comisión Europea (2000): *Por un turismo costero de calidad*, Bruselas, es fundamental “elaborar una visión común de desarrollo del turismo basada en la concertación entre actores, la consulta de la población local y un sistema eficaz de circulación interna de la información”, cfr. p. 8. Por tanto, del grado de aceptación de la concertación social emanará el éxito de las acciones emprendidas, sobre todo de aquellas que son trascendentales, como el de establecer un límite al crecimiento en los espacios costeros ya masificados.

En los pagos de medianías, como éste de Fataga, reside una población envejecida y con menores ingresos. Es fundamental la rehabilitación de esta franja altitudinal para evitar desigualdades sociales.







La *Reserva Natural Especial* de las dunas de Maspalomas es el principal referente turístico de Gran Canaria en los catálogos de los *tour operadores*. La conservación de este geosistema tiene por tanto un valor incalculable.

más joven-, el fomento de la imagen del emprendedor adaptado a la economía actual y futura del municipio, así como la consecución de un nivel socioeconómico óptimo y lo más equilibrado posible. No cabe duda de que el nivel socioeconómico también lo condiciona la tipología de turismo que llega al municipio, no necesariamente la cantidad de turistas. Como ejemplo, cabe decir que el desarraigo de las medianías es importante, hasta el punto de que en 1996 existía en las entidades de Cercados de Araña y Fataga un 81 y un 53%, respectivamente, de población analfabeta o con un nivel máximo de estudios de educación infantil y primaria, frente a un 18 de Bahía Feliz o un 19 y 20 de los distritos de Campo Internacional y Sonneland<sup>21</sup>.

2.- *Ecología local*: la extraordinaria calidad de los recursos naturales del municipio de San Bartolomé de Tirajana (playas, elevada insolación, escasez de lluvias, ausencia de vientos fuertes, humedad relativa no sofocante, la variedad y riqueza de los paisajes de costa y medianías, etc.), le confieren un valor turístico incuestionable y, como tal, debe prestarse la máxima atención ante los impactos humanos. El sistema dunar de Maspalomas contrasta notablemente con el carácter abrupto de las medianías y cumbres, donde es posible la práctica de un turismo alternativo que genere unos ingresos adicionales a la comunidad local, especialmente conocedora de estos parajes. Pero la fragilidad de estos espacios es sin duda más alta que en la franja costera, con un relieve menos abrupto y con un choque cultural menos importante, de ahí que algunos instrumentos como la *Ley de Turismo Rural de Canarias* y la capacidad de carga perceptual de la población ante la presión turística deben jugar un papel fundamental.

21 - Población de 10 y más años según la *Encuesta de Población de Canarias de 1996*, Instituto Canario de Estadística, Las Palmas de Gran Canaria. Estos datos están altamente condicionados por el elevado índice de vejez en las medianías. De igual modo, la tasa de paro entre la población económicamente activa alcanzaba en este año un 21% en Fataga, frente a un 8 en Bahía Feliz.

Pero si la protección del paisaje es importante en las medianías, no lo es menos en los sistemas costeros y marinos, por cuanto algunas actuaciones pudieran modificar las condiciones iniciales que atraían al turismo. Quizá el derribo del famoso hotel Dunas en 1989, en plena *Reserva Natural Especial*, marcó el comienzo de una concienciación, pero que podría repetirse con otras infraestructuras si no existen rigurosos estudios de impacto ambiental, como es el caso de los proyectados puertos deportivos. De cualquier manera, la concienciación ambiental, en mayor o menor grado, siempre ha existido, como lo prueba el rechazo frontal de varios proyectos que a comienzos de los años sesenta se presentaron en un concurso internacional de ideas y que proponían construir en las dunas. El problema está en la capacidad de la comunidad local para afrontar los retos que en cada momento histórico plantea la presión del capital foráneo –e, incluso, local con una corta visión del beneficio–.

Por último, el techo de habitantes del primer epígrafe va a condicionar especialmente la generación de residuos y las emisiones a la atmósfera, uno de los problemas más importantes con que se enfrenta el medio ambiente. No obstante, el aumento en la producción de residuos no es enteramente negativo si al menos la materia orgánica de éstos -mezclado con minerales- se transforma en *compost*, producto este muy apreciado sobre todo en los suelos agrícolas pobres, como es el caso de la mayoría de los canarios.

El consumo de agua es otro problema agobiante. Para evitar el progresivo descenso del nivel piezométrico del acuífero, el *Plan Hidrológico de Gran Canaria* ha optado, entre otras acciones, por incrementar la desalinización (Consejo Insular de Aguas, 1995; 106), aunque ello conlleva una mayor contaminación atmosférica, además de las oscilaciones del precio de los combustibles a nivel internacional. La obligatoriedad europea de que todos los municipios medianos clasifiquen sus residuos -o depuren sus aguas-, a la vez que todos los vehículos utilicen



combustibles sin plomo, son normativas que sin duda ayudan a conservar el medio ambiente y que en San Bartolomé de Tirajana se va cumpliendo. Pero hay que recordar que el turista genera muchos más residuos, consume más agua y su movilidad también es muy alta, razón de más para la existencia de un límite al crecimiento, pues no hay que olvidar que el medio ambiente posee un valor paisajístico -y por tanto económico dentro del turismo-.

3.- *Patrimonio cultural*: sin duda, el municipio de San Bartolomé de Tirajana presenta una variedad y riqueza notable y que en la actualidad se está potenciando a través de la creación de una red de museos locales como, por ejemplo, los previstos de Arteara, la Casa de los Yánez y el del Faro, museo este último que albergará, entre otras, una importante muestra de la historia del turismo en Canarias. Pero, en general, cabe señalar la red de yacimientos, que se recogen en la *Carta Arqueológica del término municipal de San Bartolomé de Tirajana*, destacando por ejemplo, la mencionada necrópolis de Arteara, las casas aborígenes de Lomo Perera, o el monte sagrado del Risco Blanco. Por otra parte, la existencia de un importante patrimonio arquitectónico civil (la casa señorial de Juan Grande, el Faro de Maspalomas, los molinos de agua en Fataga y en Rosiana, las casas rurales de La Montañeta, Hoya Grande, Perera, etc.) y también religioso, como la que proporciona la existencia de una amplia red de iglesias y ermitas.

Dentro del patrimonio cultural, no hay que olvidar la posibilidad que ofrece para un turismo alternativo la red de caminos reales y vecinales que dan la posibilidad de emprender distintas rutas temáticas (arqueológica, arquitectónica, de flora, de presas, etc.). Por tanto, la rehabilitación de los senderos -al menos los más importantes-, debiera ser una de las prioridades que se recogen dentro del *Plan Integral de las Medianías* del municipio. Evidentemente, este tipo de turismo es complementario al tradicional pero con un nivel de fragilidad muy elevado, ya que se desarrolla a través de unos parajes casi vírgenes para los foráneos, dependiendo de la cantidad de turistas y de su comportamiento, el éxito de su implantación y aceptación por parte de la comunidad local.

A su vez, estas rutas temáticas pueden ser complementadas con algunas visitas a pequeños centros artesanales que destaquen por su originalidad, consiguiendo con ello uno de los beneficios señalados en el primer epígrafe, es decir, el incremento de la renta *per capita* en las medianías y, con ello, una mayor redistribución de las rentas a nivel municipal.

4.- *Economía y turismo*: San Bartolomé de Tirajana se enfrenta a una serie de problemas básicos que amenazan su futuro, a saber: el excesivo crecimiento urbanizador de la franja costera, una oferta turística demasiado centrada en el producto tradicional de sol y playa, unas instalaciones en algunas zonas con un alto grado de obsolescencia, y un

sector empresarial que todavía se muestra escasamente dispuesto a rehabilitar y rejuvenecer Maspalomas Costa Canaria como destino turístico<sup>22</sup>.

Es indudable que el municipio cuenta con una vigorosa economía basada en una dependencia casi exclusiva del turismo. Ello se deduce de las fuertes ligazones que posee la estructura empresarial -directa o indirectamente-, con el negocio turístico, hecho que constituye un evidente riesgo en caso de que no se adopten pautas sostenibles en la actividad. Frente a ello, está la economía rural de las medianías, con un valioso patrimonio paisajístico. Pero más que una dualidad, mejor hablar de dos sistemas económicos que se interrelacionan a través del trabajo en los servicios y el mantenimiento de la explotación agraria a tiempo parcial. No obstante, gran parte de estos *semiagricultores* ocupan los estratos profesionales más bajos de la actividad turística, por lo que su formación de cara a potenciar el turismo rural en las medianías es clave, pues no es sostenible que este último se desarrolle con capital foráneo como en cierta medida recoge la legislación canaria al limitar la práctica de este turismo sólo a edificaciones anteriores al año 1950<sup>23</sup>.

El municipio presenta una tasa de desempleo bastante inferior a la media de Gran Canaria -y de Canarias por extensión-, a lo que hay que añadirle un elevado atractivo laboral desde otros municipios y una de las rentas más altas, datos estos que se han venido soportando a partir de un continuo crecimiento de camas. Pero la nueva filosofía invita a pensar en un estancamiento de la oferta -o, incluso, ligero retroceso-, aunque fundamentado en la calidad, hecho que implica incluso una mayor oferta de empleo. En efecto, como se puede deducir de la lectura de la tabla adjunta, un establecimiento de hospedaje de mayor calidad demanda hasta tres veces más empleo que un alojamiento de baja categoría. Si bien es verdad que en estos últimos no se suelen ofertar ciertos servicios, como por ejemplo el desayuno -o, incluso, la pensión completa-, generando, por ende, empleos en el exterior del establecimiento, los turistas alojados en hoteles de tres o más estrellas tienden a consumir en una mayor proporción otra serie de servicios que son una buena fuente de empleos en el exterior del hotel (excursiones, parques de ocio, prácticas deportivas alternativas, etc.).

22 - Frente a la obsolescencia de algunos establecimientos de hospedaje, está la excelencia de otros, como es el caso del hotel *Riu Palace Maspalomas*, que en 1999 obtuvo el primer premio en un concurso para elegir los cien mejores establecimientos vacacionales del mundo. Todo ello de entre los casi 10.000 aspirantes para la selecta lista.

23- Decreto 18/1998, de 5 de marzo, de regulación y ordenación de los establecimientos de alojamiento de turismo rural, Boletín Oficial de Canarias del 13 de abril de 1998, artículo 5, apartado "b". También se recoge en el apartado "d" del citado artículo la prohibición de aumentar la superficie ya construida en más de un 25%. Estos parámetros impiden en gran medida la masificación de los espacios rurales y, como decimos, también contribuyen a limitar las inversiones foráneas.



**TABLA 3 - RATIOS DE CAMAS TURÍSTICAS POR EMPLEO EN EL SECTOR ALOJATIVO SEGÚN SU CATEGORÍA EN MASPALOMAS COSTA CANARIA EN 2000\*.**

	Alojamientos	Camas	Empleos	Camas/ empleo	Camas/ alojamiento
Una llave	80	13165	771	17.08	164.56
Dos llaves	147	28966	1645	17.61	197.05
Tres llaves	12	3147	228	13.80	262.25
Una estrella	1	237	28	8.46	237.00
Dos estrellas	3	2047	167	12.26	682.33
Tres estrellas	13	9356	1453	6.44	719.69
Cuatro estrellas	9	7896	1244	6.35	877.33
Cinco estrellas	2	862	354	2.44	431.00

\*La base de datos realizada por PriceWaterHouseCoopers, recoge 433 infraestructuras de alojamiento, aunque 265 son las que ofrecen la cifra de camas y de empleos de forma simultánea (un 61% de los alojamientos y un 47 de las camas). Los datos de los hoteles de cinco estrellas han sido recopilados por el autor.

FUENTE: Resultados de la realización de un inventario de la oferta turística y recursos en general del Ilustre Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana (2000). Elaboración propia.

En suma, la calidad -que empieza a ser un factor de competitividad-, requiere involucrar ineludiblemente al empresariado en aras de esa pretendida excelencia, y calidad no es sólo reformar un hotel, cuando se hace, sino también crear una nueva infraestructura allí donde la reforma denote un simple parche. A partir de ahí, cabe incentivar, reiteramos, las medianías con su turismo, con su agricultura biológica, con su artesanía, etc. y quizá también alguna industria no impactante, como complemento a una economía excesivamente dependiente del turismo.

5.- *Sistema urbano*: la expansión inusitada de camas en Maspalomas Costa Canaria desde mediados los años sesenta hasta las aproximadamente 140.000 de la actualidad, ha traído consigo una alta ocupación de territorio que, incluso en algunos momentos, llegó a afectar a parajes de incalculable valor (caso del mencionado hotel Dunas). Todo este sistema urbano se ha soportado por la antigua carretera C-812, a partir de la cual se han trazado calles en dirección sur primero y norte después, siendo la autopista GC-1 una barrera inevitable a dicha expansión urbanística hacia el norte. El resultado ha sido un continuo urbano desde Bahía Feliz hasta Meloneras, hoy en expansión.

Este acelerado proceso urbanizador, que en los primeros ocho o diez años supuso la construcción de un 40% de lo hoy edificado, denota un claro envejecimiento de la planta de hospedaje y de equipamientos, envejecimiento este que los turistas quizá logren solventar a base de unos paquetes turísticos de bajo precio y unos recursos naturales excepcionales, es decir, niveles de satisfacción muy mal logrados.

Por ello, y porque algunas edificaciones han envejecido mal, es necesario el *esponjamiento* urbano, acompañado de acciones restrictivas al tráfico en las calles más centrales con objeto de disminuir la contaminación acústica, al tiempo que los equipamientos comerciales podrían tener aquí su oportunidad. No está de más que en

este proceso se contemple la posibilidad de una nueva edificación con una arquitectura tradicional canaria, a la vez que una mayor apertura hacia el principal recurso natural: el mar y la arena, la potenciación de nuevos espacios públicos, así como una mayor presencia de vías alternativas y ecológicas de transporte (los *carriles bici* por ejemplo).



Actuaciones como la introducción de policromía a imitación del mar en el hormigón de la carretera de San Agustín, al igual que la vegetación en sus márgenes, reducen el impacto visual de estas infraestructuras.

6.- *Sectores ambientales estratégicos*: los sectores básicos que demanda y genera una urbanización turística se centran en cuatro principales, a saber: transporte, agua, energía y residuos. En cuanto al primero, hay que argumentar que la ausencia de un óptimo servicio público de transporte (en horarios, frecuencias, regularidad, comodidad e incentivos tarifarios), tiene unas consecuencias sociales y económicas importantes, pues limita la movilidad de muchas personas que no cuentan con otro medio de transporte alternativo, sobre todo de los jóvenes, ancianos y aquellos que por cualquier circunstancia no poseen un vehículo propio y presentan una movilidad diaria hasta el lugar de trabajo o enseñanza. Ello induce a la población a la compra de un vehículo con mayor facilidad, congestionando por ende, las infraestructuras viarias. Al final, la ocupación de territorio por estas (vías urbanas más las interurbanas) es muy superior a la imputable a las edificaciones propiamente turísticas. San Bartolomé de Tirajana cuenta con un parque móvil que casi alcanza los 40.000 vehículos, superándose una *intensidad media diaria* de 33.000 en el interior de la urbanización, en concreto en el Cruce de la Viuda de Franco y ascendiendo a 50.000 en la entrada y salida del cruce de la autopista GC-1 con la playa de Las Burras. La sostenibilidad de estas cifras parece muy dudosa, sobre todo si se parte de la base de que el tráfico en estos enclaves ha crecido en tan solo siete años -desde 1993 a 1997-, un 29 y 73% respectivamente<sup>24</sup>.

24 - En gran medida, el enorme incremento del tráfico es imputable a la movilidad de los turistas, pues según el documento del Cabildo Insular de Lanzarote (1998): "Los sectores ambientales clave: agua, energía, residuos y transportes", en Lanzarote en la Biosfera. Una estrategia hacia el desarrollo sostenible de la Isla, Arrecife, cfr. p. 54, los turistas tienen una movilidad media diaria de 56.3 kilómetros, frente a los 21.5 de los autóctonos.



En cuanto al agua, no cabe duda de que este es un recurso limitado, aunque las desalinizadoras y depuradoras hayan contribuido al abasto sin límite. Pero es una disponibilidad ficticia -quizá más peligrosa que la escasez-, por lo que se crea un exceso de confianza ante un recurso supeditado al consumo energético. Por ello, y ante un turista que consume más agua por día que un residente, es necesario plantear un techo al crecimiento, a la vez que otras acciones como el fomento de diversas estrategias en los alojamientos que se comentarán en el próximo punto; la reducción de las pérdidas en la red de distribución; la recomendación de introducir flora autóctona y adaptada al medio en los espacios públicos y privados, es decir, con escaso consumo de agua, etc., todo ello en un marco de gestión sostenible del agua.

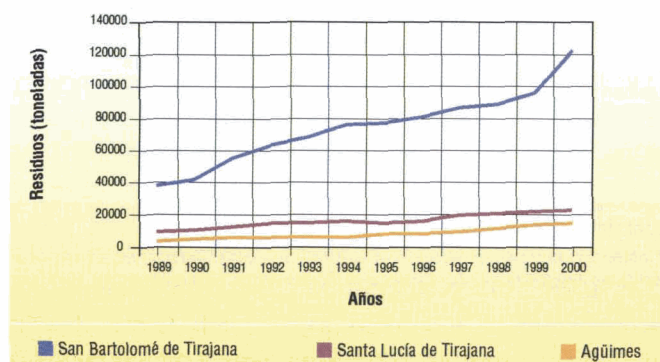
Por lo que respecta al consumo energético, los esfuerzos deben encaminarse indudablemente hacia las energías renovables, aprovechando los recursos más abundantes de la Isla (el viento, el sol e incluso las mareas y los residuos). Paralelamente, se ha de fomentar el ahorro en los espacios públicos y privados en sus dos vertientes: la *pasiva*, fruto de la aplicación de nuevas arquitecturas, entre otras, y la *activa*, que es la que pueden llevar a la práctica los ciudadanos y turistas todos los días. Los incentivos fiscales y a fondo perdido, además de la concienciación del ahorro que estas energías conllevan para los hoteleros, pueden ayudar a esta reconversión que, además, se puede ver premiada con una certificación medio ambiental de un organismo reconocido, creando una excelente imagen entre el turismo, incrementando su calidad y ayudando a que éstos colaboren en el ahorro energético.

Por último, el tratamiento de los residuos es quizá uno de los principales problemas de una administración pública, máxime cuando esta tiene que enfrentarse a la selección de los residuos para su posterior procesamiento. En efecto, la producción de residuos sólidos en San Bartolomé de Tirajana ha experimentado un crecimiento vertiginoso en los últimos años y, además, la tasa de basuras por turista y día supera con creces la media de la Isla. Como ejemplo, valga el dato de que en el año 2000 el municipio generó 140.000 toneladas de residuos, lo que supone unos 2.4 kilos por habitante y día, frente a los 1.8 de Ingenio y Santa Lucía de Tirajana.

Pero, ante esta situación, cabe plantear varias alternativas: 1.- anteponer un techo al crecimiento de camas, con lo que el volumen de residuos tendería, al menos, a mantenerse; 2.- al unísono, fomentar el reciclado, la reducción y la reutilización, en aras de disminuir el impacto ambiental; 3.- la implantación efectiva, dentro de las directrices de la Unión Europea, de la selección de residuos (vidrio, papel y cartón, latas, plásticos y *bricks*, materia orgánica y material peligroso, como por ejemplo las pilas)<sup>25</sup>; y 4.- la introducción de vehículos de recogida cuya emisión de gases y ruidos sea cero, pues en una ciudad turística es necesario disminuir el impacto de la contaminación acústica y atmosférica, sobre todo en las

horas nocturnas y partiendo de la base de que la selección de los residuos implica un mayor tránsito de vehículos para recoger estos residuos que previamente han sido clasificados por la población.

**Gráfico 1**  
**Residuos sólidos en San Bartolomé de Tirajana y municipios adyacentes (1989 - 2000).**



FUENTE: *Consejería de Cooperación Institucional*, Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Elaboración propia.

En suma, el papel principal de la administración pública en un municipio turístico con previsibles problemas medio ambientales y, por ende, con una caída de la renta turística sostenible en el futuro, es el de establecer un techo al crecimiento, partiendo de la base de una realidad y dos simulaciones: 1.- la situación actual (la real), 2.- la tendencia según los parámetros de crecimiento adaptados a los planes y legislación vigente, y 3.- el modelo sostenible, aunque este último debe tener el consenso de la máxima representación social, pues de ese consenso emanará el grado de efectividad.

Partiendo de la base de que se debe tender al punto tres, es necesario realizar un *Plan de Esponjamiento*, que sirva de base para varias actuaciones según la conveniencia en cada caso: a): construir de nuevo con una mejor calidad, que implica también una menor densidad; b): construcción de equipamientos públicos, especialmente en los distritos donde se denote la carencia de alguno de ellos; y c): extensión de las zonas verdes. Paralelo a estas actuaciones, están la de regenerar las playas y frentes marítimos; la optimización de la red de abastecimiento de agua (incluidas las depuradoras); una mayor incidencia en

25 - Según el *Anuario El País*, 2001, Madrid, cfr. p. 80, Alemania, que es el país que más turismo envía a Gran Canaria, presentaba en 1996 unas tasas de reciclado de papel y cartón del 71%, frente al 41 de España. En cuanto a vidrio la diferencia es mayor aún, pues la tasa en el primer país era de un 79%, mientras que en España bajaba a un 35. Esto demuestra una mayor conciencia ecológica en este país y, sin duda, las urbanizaciones turísticas españolas receptoras de este turismo han de responder a estos hábitos como distintivo de calidad ambiental. En este sentido, ya la *Directiva 94/62/CE* del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 1994, relativa a *Envases y Residuos de Envases*, recoge la necesidad de que todos los municipios de la Unión Europea de más de 5.000 habitantes han de fomentar la reducción, reciclado y reutilización de sus residuos antes de 2001. Esta Directiva se incorpora al caso español según la *Ley 11/1997* de 24 de abril, de *Envases y Residuos de Envases*, así como la *Ley 1/1999*, de 29 de enero, de *Residuos de Canarias* para el caso de Canarias.





Selección parcial de residuos en una calle de Playa del Inglés.

la recogida selectiva de residuos; la declaración de reserva marina a los espacios más frágiles; la rehabilitación del importante patrimonio de medianías (edificios antiguos de interés histórico, los senderos principales, etc.).

### 3.- LA SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA DESDE LA ÓPTICA PRIVADA.

Hay que partir de la base de que la principal finalidad del capital privado es el de conseguir el máximo beneficio en el menor tiempo posible. Dicha filosofía se contradice con el desarrollo sostenible, pues si bien es verdad que la obtención del beneficio con este es mayor que por los métodos tradicionales, su logro es a expensas de un mayor tiempo en la amortización de las inversiones.

Pero también es verdad que, de seguir por los mismos derroteros, los parámetros medio ambientales pueden sufrir una quiebra, con la consiguiente repercusión en el turismo y la ulterior caída de la renta turística sostenible, descendiendo la rentabilidad por turista y día en moneda constante, es decir, en precios actualizados. Ese riesgo debe alertar al capital privado, sobre todo al local, pues el foráneo irá desplazándose hacia otros espacios turísticos, minimizando así sus posibles pérdidas.

Interior de un hotel de máxima categoría inaugurado en el año 2000 en el Oasis de Maspalomas. En él predomina la arquitectura típica canaria y la baja densidad edificatoria acompañada de vegetación.



De ahí que la consecución de la calidad sea un reto de garantía sostenible en el tiempo. Pero, normalmente, la calidad se obtiene en inversiones a medio y largo plazo, a través de actuaciones como las del *esponjamiento*, en las que, sin duda, el capital privado ha de jugar un papel fundamental, sobre todo cuando se decida construir un nuevo hotel allí donde antes existían dos bloques de apartamentos. Pero para ello, los organismos públicos han de crear incentivos que estimulen el desarrollo de la iniciativa privada en aras de una mejora de la calidad del turismo. Dichos incentivos pueden ser constructivos o represivos y podrán adoptar diferentes formas, a saber: fiscalidad, ayudas y subsidios, información y promoción, premios y recompensas, formación, etc. (Comisión Europea, 2000 a; 8).

Por su parte, las innovaciones de carácter medioambiental en los alojamientos también debieran ser una materia prioritaria para el capital privado, pues además de servir de base para la obtención de una *ecoetiqueta*<sup>26</sup> -con la consiguiente buena imagen para el usuario-, las inversiones se vuelven muy rentables en un horizonte que ronda los cinco años<sup>27</sup>. No obstante, esta idea no deja de ser subjetiva, pues la experiencia en otros complejos hoteleros es que la obtención de una *ecoetiqueta* está contribuyendo al incremento de los índices de ocupación, por lo que el plazo en la amortización de las innovaciones es inferior.

En esta línea, hay que mencionar el papel que en el futuro pueda desempeñar el denominado *Sistema Comunitario de Ecogestión y Ecoauditoría*, también conocido como *EMAS (EcoManagement and Audit Scheme)*. Si bien en principio se proyectó en 1993 para la adhesión -con

26 - Existen varias *ecoetiquetas*, o distintivos de calidad homologados por organismos independientes de reconocido prestigio. A estas pueden optar los establecimientos de alojamiento, de ocio, etc. que lo soliciten, aunque habrán de pasar una auditoría más o menos rigurosa y que deriva en la concesión del certificado si ésta es aprobada. No obstante, la concesión está sujeta a un seguimiento que, en caso de vulnerar los principios iniciales de su concesión, podrían finalizar con la retirada del distintivo. Así, por ejemplo, el *Instituto para la Calidad Hotelera Española*, otorga el distintivo "Q" y del que a enero de 2001 sólo era poseedor en Maspalomas el hotel *Costa Canaria*. Por su parte, el *Instituto de Turismo Responsable* distingue la excelencia -dentro de la marca *Biosphere Hotels-*, a través de cuatro etiquetas: *Responsible Tourism*; *Quality for life*; *Heritage for life*; y *Animal Embassy*. También el *Instituto para la Calidad en las Agencias de Viaje*, el *Instituto para la Calidad en Restaurantes* o la *Asociación para la Calidad en Turismo Rural*, tienen la potestad para conceder *ecoetiquetas* de calidad en los sectores respectivos. Por último, otros organismos también distinguen la calidad de los distintos productos a partir de la menor incidencia que éstos tienen sobre el medio ambiente durante su ciclo de vida, como es el caso de *AENOR*; el *Blauer Engel* o *Ángel Azul*, con los mismos fines y que fue introducido por el gobierno alemán en la temprana fecha de 1977. El fomento de las compras de estos productos entre los establecimientos de alojamiento es sin duda un código de buenas prácticas que, particularmente, se ha de estimular en las urbanizaciones turísticas.

27 - El documento del Ministerio de Economía y Hacienda (1999): *Impulso a la gestión medioambiental en instalaciones turísticas según el Reglamento EMAS*, Madrid, cfr. p. 2, argumenta que los beneficios de la gestión del Medio Ambiente en la empresa son tanto de índole *económico* (ahorro de costes a través de la eficiencia, anticipo a la demanda, mejora de la imagen de la empresa y motivación del personal), como *financiero* (mejoran las facilidades en la concesión de créditos debido a una disminución de los riesgos ambientales del hotel o del complejo de ocio en general) y *jurídico* (la empresa se atiene a los requisitos mínimos legales).



carácter voluntario-, de aquellas industrias que se mostraran interesadas, en la revisión del EMAS de 2000, se prevé su ampliación a todo tipo de organizaciones que tengan como finalidad mejorar su rendimiento ecológico, entre ellas, la actividad turística (Gobierno de Canarias; 2000). La iniciativa es aplicable a alojamientos turísticos, restauración, oferta de ocio, puertos deportivos, etc., e implica el cumplimiento de un *Sistema de Gestión Ambiental* en el que la ecoauditoría periódica del complejo que se somete a evaluación es la columna vertebral del proceso.

Las grandes cadenas hoteleras en España (*Sol Meliá, Riu y Barceló*) ya han comenzado a replantearse su imagen medioambiental, consiguiendo con ello una visión innovadora de su actividad que, sin duda, repercute en sus beneficios. Así, por ejemplo, -y al margen de que con anterioridad se realizaran pequeñas actuaciones puntuales de índole ambiental-, la cadena *Sol Meliá* elaboró en 1995 un *Manual de Protección Medioambiental* del que cabe destacar el siguiente texto: *"un medio ambiente lo más intacto posible es la esencia misma del turismo, siendo, por tanto, la calidad ambiental imprescindible para el éxito del sector."* (...) *"El futuro de la oferta turística pasa por la construcción de productos integrados. A este respecto, la Naturaleza y sus recursos constituyen un magnífico valor añadido, por lo que hay que respetarlos y tenerlos en cuenta en el diseño y en la operativa de los nuevos proyectos hoteleros."* Entre los puntos principales de este *Manual* está la de una mejor gestión del agua y la energía, tratamiento de los residuos, compra preferente de productos ecológicos, acciones encaminadas a minimizar la contaminación acústica, etc.

De igual modo, también en 1995, la cadena *Barceló* realizó otro *Manual* que denominó de *Buenas Prácticas Corporativas*, en el que se incluyen varios objetivos medioambientales, entre los que cabe destacar el ahorro en la factura energética y de agua, tratamiento de los residuos sólidos, con especial atención a los tóxicos y peligrosos, etc.

Por último, a partir de 1996, la cadena *Riu* también llevó a cabo un diagnóstico medioambiental de cada uno de sus hoteles. Algunas de las actuaciones destacadas se centran en ofrecer a los clientes la ingesta de alimentos de manera ecológica, es decir, maximizando los productos a granel, evitando con ello las porciones individuales y los envoltorios, con lo que la generación de residuos conoce un significativo descenso. De esta cadena exponemos a continuación una síntesis de la encuesta medioambiental con los parámetros que se analizan en cada hotel, destacándose que todos los puntos correspondientes al detalle de diagnóstico son baremados en función del mayor o menor impacto sobre el medio, obteniéndose al final una puntuación global que indicará la eficiencia ambiental del complejo de alojamiento.

**TABLA 4 - ENCUESTA MEDIOAMBIENTAL PARA HOTELES DE LA CADENA RIU HOTELS.**

Diagnosís de casos concretos	Detalle de diagnóstico
<b>Aguas residuales</b>	Existencia de depuradora pública o municipal Funcionamiento correcto de la depuradora Uso de agua depurada en riego
<b>Residuos</b>	Recogida selectiva de aceite Recogida selectiva de cartones Recogida selectiva de cristales Compostaje Uso de material no desechable (vajilla, manteles ...) Uso de papel reciclado Ausencia de porciones individuales Uso de botellas de bebidas en envases reutilizables Ausencia de botellas o latas de plástico en bebidas Evaluación del volumen de residuos generados por estancia
<b>Agua</b>	Reductores de volumen / caudal (bañeras, cisternas, grifos ...) Desalinización de agua de mar Reutilización de aguas jabonosas Consumo de agua en m <sup>3</sup> por estancia Control del consumo de agua
<b>Electricidad</b>	Control de consumos Existencia de bombillas de bajo consumo Interruptor general en las habitaciones Aire acondicionado programado Sistema de desconexión A.A. en ventanas Luces generales programadas Consumo de kwh por estancia Empleo de energías alternativas
<b>Gestión empresarial (otros)</b>	Empleo de productos de limpieza ecológicos Empleo de insecticidas ecológicos Productos locales en la alimentación Plan de formación en temas medioambientales Consumo de gas por estancia Consumo de gasoil / fuel por estancia
<b>Ruidos</b>	Densidad de tráfico en el entorno Doble acristalamiento en las ventanas Aislamiento de paredes Moqueta en pasillos, barrera vegetal, otros aislantes
<b>Zonas verdes</b>	Bajo consumo de agua y resistentes (grama y no césped, o picón ...) Riego por goteo o subterráneo Uso de <i>compost</i> Productos antiparasitarios ecológicos Plantas y arbustos locales Riego programado
<b>Arquitectura y materiales</b>	Forma adaptada al paisaje Utilización de materiales de la región Ausencia de materiales problemáticos ( <i>PVC, CFC...</i> )
<b>Información y ofertas</b>	Materiál informativo (cartel de ahorro de agua en uso de toallas ...) Zonas de no fumadores Alquiler de bicicletas en los hoteles Medios de transporte colectivos Ubicación Paisaje conservado Construcciones de alrededores respetuosas con el Medio Zonas peatonales en las cercanías Ausencia de industrias en las cercanías Agua de mar, playa, piscinas Existencia de bandera azul Limpieza de la playa Analíticas periódicas del agua Conservación del entorno natural en las playas

\* Un gran porcentaje de todos estos *ítems* introducen una baremación.

FUENTE: *Departamento de Sanidad, Seguridad y Medio Ambiente de la cadena Riu Hotels.*  
Elaboración propia.



En cualquier caso, uno de los principales factores que inciden en una elevada factura ambiental de un alojamiento turístico es el energético que, en cierto modo, también incluye el consumo de agua. En efecto, desde que se proyecta la edificación hasta su derribo -tras pasar por las fases de construcción y de explotación que, como es normal, es la de mayor tiempo-, la infraestructura consume energía. No obstante, este consumo puede ser muy variable, pues depende de los materiales empleados en la construcción<sup>28</sup>, y en el periodo de explotación, que dependería de la habilitación del edificio para adoptar energías renovables, sistemas de bajo consumo, implantación de domótica, color (tanto de las fachadas como del interior), grado de orientación hacia la luz solar y clima de la zona, vientos, morfología de la arquitectura, etc. Tampoco hay que olvidar que todas estas medidas deben ir en consonancia con las normas urbanísticas que, previamente, habrán tenido que actuar sobre la mejor elección de los enclaves para edificar, análisis de movilidad, etc., y que, por supuesto, también afectan al consumo energético global de la urbanización.

En suma, es necesario que el capital privado se involucre más en este tipo de iniciativas en aras de una mejora de la calidad turística, pero para ello también es preciso que este colectivo reciba una serie de campañas de información sobre los beneficios económicos -y por supuesto del entorno-, que generan estas acciones en favor del medio ambiente dentro de la parcela de hospedaje. Es un beneficio que, no obstante, suele manifestarse a medio plazo, pero que se incrementa notablemente conforme transcurre el tiempo. Por tanto, el compromiso con el medio no es una cuestión de imagen ante unos ciudadanos (residentes y turistas) que cada vez están más sensibilizados ante el tema ambiental sino, sobre todo, un parámetro generador de beneficios, que se incrementan con el transcurso del tiempo.

#### 4.- CONCLUSIONES.

La sostenibilidad de un territorio se soporta en un conjunto de variables físicas y humanas, sin comprometer el disfrute que de éstas harán las generaciones venideras. Por tanto, sostenibilidad implica una calidad de vida que, como mínimo, se ha de equiparar en el futuro a la que en la actualidad goza la sociedad. Es, por tanto, un compromiso inter-

generacional que, lejos de satisfacer un acto solidario -o de deseo personal-, ha de responder a un *deber*.

Pues bien, la construcción masiva de camas en el Sur de Gran Canaria en las últimas décadas -algunas con escasa calidad-, invita a pensar en un replanteamiento del techo turístico. Sin duda, este es un factor clave y tiene que estar avalado por el máximo consenso social posible, puesto que de él emanará una determinada calidad de vida en consonancia con el modelo turístico. Pero el análisis no debiera circunscribirse a solo las urbanizaciones turísticas, pues los impactos que una cama adicional genera en otros espacios del municipio o fuera de él (alta generación de residuos, demanda de suelo para vivienda de residentes y que trabajan en las urbanizaciones turísticas, suelo de equipamientos para la hostelería, ampliaciones de la autopista, del aeropuerto, de las instalaciones de fluido eléctrico, etc.), van más allá de las propias urbanizaciones turísticas de San Bartolomé de Tirajana, al igual que en su momento también afirmamos que el impacto económico de este municipio trasciende a casi toda la Isla. Hasta tal punto esto es importante, que tan solo la autopista desde el aeropuerto a Maspalomas ocupa más territorio que la urbanización turística en sí.

Es indudable que Maspalomas Costa Canaria presenta en la actualidad altos niveles de envejecimiento urbanísticos en algunos sectores, por lo que es urgente una política de rejuvenecimiento que no solamente implica al capital público mediante sus actuaciones en el reordenamiento de un nuevo modelo de ciudad turística, sino también al privado, pues este puede materializar gran parte de esa reconversión de suelo hacia parámetros más condescendentes con la calidad. Pero la sostenibilidad también conlleva una mínima calidad de vida para la población del municipio, y ello no es viable sin un reequilibrio social y económico entre las medianías y la costa. De esta manera, el fomento de la agricultura biológica o los turismos alternativos (turismo rural, el senderismo temático, deportes náuticos en la costa y en las presas, etc.), conjuntamente con una política de formación turística, puede estimular varios beneficios sin necesidad de aumentar la oferta turística costera, a saber: 1.- un mayor equilibrio social y económico entre franjas *altitudinales*; 2.- un aumento de la oferta de ocio para el turista, con lo que sus niveles de satisfacción aumentarían; y 3.- el gasto directo del turismo en el municipio se incrementaría ostensiblemente.

Por último, la sostenibilidad -que es un problema conjunto de las administraciones públicas y privadas-, lleva implícito un análisis de la capacidad de carga que pueda soportar un territorio. En efecto, sin un análisis de los límites de las infraestructuras, así como de los parámetros ambientales y perceptuales, la sostenibilidad es una falacia, máxime en territorios frágiles, como son los sistemas insulares.

28 - La afección ambiental en la fase de construcción -vía consumo de energía-, sería mayor si se emplean materiales que requieren de un gran input energético. No obstante, todos ellos pueden sufrir una reducción proporcional en función del grado de reutilización de esos materiales en la fase de derribo. Para más información se recomienda una publicación muy interesante: VV. AA. (1999): *Guía de la edificación sostenible. Calidad energética y medioambiental en edificación*, Ed. Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, Madrid.







## CONCLUSIONES

Canarias, y en particular la isla de Gran Canaria, ha experimentado un cambio notorio en las últimas décadas a raíz de la creciente llegada de turistas. En Gran Canaria, el 70% de la oferta de camas se concentra en Maspalomas Costa Canaria, es decir, unas 140.000 plazas de alojamiento. Pero sus repercusiones no se restringen al área de Maspalomas en sí, sino que trascienden más allá, como mínimo a todo el ámbito insular, ya sea de manera directa o indirecta.

En la actualidad, no se podría hablar de repercusiones sociales y económicas si se obviasen los recursos naturales -y también humanos-, que presenta Maspalomas Costa Canaria y que se han mostrado en este tiempo como uno de los principales baluartes de su desarrollo turístico. Estos recursos han sido decisivos para atraer en un primer momento un turismo de sol y playa, si bien es verdad que en proceso de diversificación, aún cuando en gran medida se utilice como principal soporte la infraestructura turística existente. De esta manera, y fundamentalmente al amparo del clima y las playas, aunque también de otros factores, la urbanización turística crece progresivamente desde los primeros asentamientos suecos en el enclave de San Agustín, hasta la actualidad en que Maspalomas Costa Canaria es una de las mayores urbanizaciones turísticas del Estado español. Posteriormente, el atractivo de los paisajes naturales y rurales, sobre todo del interior, como es el caso de la arquitectura típica canaria, los senderos, las presas, la vegetación, los vestigios arqueológicos, la geomorfología, etc., le proporcionan al municipio -desde las cumbres hasta



la costa-, un valor turístico casi sin parangón en otros espacios de estas dimensiones.

Pero en la actualidad, Maspalomas Costa Canaria se puede considerar un gran espacio turístico que se empezó a construir en los años sesenta como consecuencia de un nuevo turismo de masas que, ante el incremento de la renta en origen y el progresivo descenso de las tarifas aéreas en precios constantes, demandaba sol y playa. A la mejora de la accesibilidad aérea también hay que unirle la terrestre con Maspalomas, así como un suelo más asequible en comparación con el entorno turístico de Las Palmas de Gran Canaria. Tampoco hay que olvidar las inmejorables condicionantes naturales y que son el principal baluarte para potenciar allí el turismo de sol y playa como, por ejemplo, el clima, el paisaje o la topografía. Todo ello se vió impulsado por el principal propietario del suelo, Alejandro del Castillo y Bravo de Laguna que, con su acción de convocar un *Concurso Internacional de Ideas* a comienzos de los sesenta, dio pie a la urbanización de todo este espacio. No obstante, el impulso turístico de Maspalomas comenzó a gestarse mucho antes, al menos desde la aparición del *Manifiesto Turístico* de Néstor en plena Guerra Civil. A ello le siguió, en 1945, la visita a Gran Canaria -y a Maspalomas en particular, entre otros parajes-, del Director General de Turismo, o también los anteproyectos de las primeras instalaciones turísticas de Maspalomas y del Parador Nacional en el Oasis a comienzos de los años cincuenta.

Por lo que respecta al proceso urbanizador, hay que comentar que el ritmo de edificación del enclave estuvo condicionado por las coyunturas turísticas y de la economía en general y no respondió a una planificación a medio plazo de la actividad. Este hecho generó que, tras periodos de expansión precipitada, sobreviniera una cierta crisis de sobre oferta y de rentabilidad en el sector. De igual modo, hasta los años ochenta, la calidad urbanística y ambiental de los espacios urbanizados no tuvo un nivel similar al que planteó a comienzos de los años sesenta el proyecto del equipo *SETAP*, es más, ni siquiera se mantuvieron las directrices del *Plan de Ordenación y Extensión de Maspalomas Costa Canaria* de 1963. No obstante, a partir del primer lustro de los ochenta, la calidad ha adquirido un mayor protagonismo en la ordenación de los nuevos enclaves, en la medida en que el desarrollo turístico se fue ligando a la captación de un turismo de mayor poder adquisitivo.

Respecto a la oferta de alojamiento, se caracteriza por su fuerte componente extrahotelero. Los hoteles suelen ser de tamaño medio y presentar una categoría de tres o cuatro estrellas. En cambio, si se compara con otros destinos, los complejos extrahoteleros registran un elevado número de unidades de alojamiento por término medio, además de una calidad baja. En su conjunto, dibujan un paronama vinculado a un turismo de masas, que se refuerza si tenemos presente que la oferta complementaria se reduce a la restauración, al

ocio nocturno, a la práctica de algunos deportes y a la existencia de salones recreativos. No obstante, las características de la oferta actual no se adaptan a las nuevas tipologías de turismo que se quiere implantar. Además, los complejos de alojamiento presentan otros problemas que afectan su buen funcionamiento económico. La obsolescencia de muchos inmuebles, la falta de cualificación de los servicios, la competencia de muchas camas ilegales, las explotaciones clandestinas o la falta de ampliación del principio de unidad de explotación en muchos complejos son algunos de los problemas más acuciantes.

En este contexto, propio en gran medida de los destinos turísticos maduros, la diversificación de la oferta y la captación de un turismo de calidad son los principios rectores que deben guiar cualquier acción estratégica. En este sentido, cabe mencionar el esfuerzo que se está realizando para dotar al enclave de infraestructuras de golf y otros deportes, para la realización de congresos o la implantación de actividades de ocio alternativo, como los centros de talasoterapia. De cualquier modo, el nivel de desarrollo de productos alternativos es bajo, sobre todo en algunos casos como en el turismo rural, turismo temático o náutico. Dado que la captación de nuevos segmentos desestacionaliza los destinos, mejora su imagen y aumenta el valor añadido generado por el turista, sería aconsejable una apuesta clara por la diversificación, siempre y cuando no genere un importante consumo territorial, sature más el enclave o conlleve impactos ambientales.

Por otra parte, el perfil del turista que está llegando a Maspalomas Costa Canaria se caracteriza por un nivel profesional medio y relativamente joven entre otros factores, hecho que en gran medida es imputable a una calidad de la oferta no óptima (fundamentalmente extrahotelera, con una arquitectura de parámetros estandarizados a nivel mundial y masificada en ciertos espacios, escasa oferta de ocio, etc.). Todo ello está desembocando en niveles medios de valoración del sur grancanario como espacio turístico. No obstante, las cuotas de fidelidad y de recomendación de Maspalomas Costa Canaria siguen siendo muy altas, debido quizá a la atracción de clases sociales medias que no pueden afrontar el coste de las vacaciones en otros destinos de alta excelencia. A ello se le une la ausencia de verdaderos competidores en cuanto a condiciones físicas (clima sobre todo, aunque también las playas), seguridad (ausencia de graves conflictos sociales y terroristas, de huracanes o movimientos sísmicos, etc.), o también una accesibilidad temporal desde Centroeuropa muy aceptable, ya que oscila entre cuatro y cinco horas por término medio. De igual modo, la inmejorable adaptación del turista al horario de las Islas, con una diferencia de sólo una hora entre Alemania y Canarias, e incluso ninguna si lo comparamos con el Reino Unido, hacen que el viaje no exceda en demasía un desplazamiento por carretera de fin



de semana. De ahí que sea necesario mejorar en calidad y precio, antes de que comiencen a consolidarse nuevos destinos competidores que ofrezcan estos últimos parámetros y, además, a unos precios más bajos debido, sobre todo, a unos costes laborales y de suelo -o de diversos *inputs*-, inferiores.

Ante este perfil medio del turista, se detecta que los ingresos por individuo y día son menores en relación con otros destinos, máxime cuando las principales nacionalidades por volumen de entradas en Maspalomas Costa Canaria (alemanes y británicos), se caracterizan por uno de los gastos más bajos en la Isla, mientras otras, como por ejemplo la suiza -y sobre todo la austríaca-, están siendo insuficientemente explotadas en relación con la población total de esos países. No obstante, quizá sea más interesante incidir en ciertos segmentos dentro de cada país como, por ejemplo, en aquellas ciudades con una mayor renta *per capita*, o vinculada a turismo alternativo y que, a su vez, destaquen por un menor consumo de recursos. Y es que no hay que olvidar que el gasto turístico es un factor espacial de primer orden, pues un gasto bajo -propio de un turismo de masas-, incide en un consumo de territorio elevado, con frecuentes ampliaciones de carreteras, de aeropuertos, alcantarillado, etc. Sin embargo, como se ha señalado en este trabajo, un gasto más alto puede llegar a generar un menor consumo espacial, a la vez que genera más empleos, aún cuando se opte por la vía de reducir camas, aunque claro está, incrementando la calidad de la oferta.

En cuanto a la comercialización del producto Maspalomas Costa Canaria como espacio turístico, es innegable que el *tour operador* sigue siendo absolutamente imprescindible para este espacio, pues no en vano un 80% del turismo se canaliza a través de estos. Además, el proceso de concentración que se está viviendo, con absorción de otros *tour operadores* -aún cuando en Gran Canaria operen unos 220-, e incluso de compañías aéreas y cadenas de alojamiento, puede peligrar en el futuro la capacidad negociadora de las diversas empresas de servicios (cadenas hoteleras, de transportes, etc.). Tales actuaciones han conllevado notorias concentraciones de capital que guardan relación con el hecho de que, solo un 40%, aproximadamente, del capital final que genera el negocio turístico, revierte a la isla de Gran Canaria. No obstante, la consolidación de una potente marca turística grancanaria o canaria -fruto de la máxima unidad posible en el sector-, podría conllevar una mayor penetración en el mercado de origen a través de la promoción *in situ* y virtual (*internet* por ejemplo). Ello serviría para una relación más igualitaria con los *tour operadores*, sin que en ningún momento se llegue a desavenencia alguna, pues cualquier actuación en este sentido podría ser absolutamente contraproducente, dado el alto poder de manipulación que los *tour operadores* ejercen sobre la

demanda, por ejemplo, vía precios, promoción en los catálogos, etc.

En el segundo bloque de este trabajo se abordan las repercusiones sociales y económicas del turismo de Maspalomas Costa Canaria. En efecto, la incidencia de la actividad turística sobre el territorio ha tenido en las últimas décadas un impacto espacial extraordinario, pues ha estimulado -directa o indirectamente-, el conjunto de la economía insular. El turismo ha repercutido en el desarrollo de la producción industrial, en la construcción, en el aumento de la población, en el comercio, en los transportes, en la redistribución de rentas, en la captación de recursos fiscales, además de las inversiones públicas, entre otras. A su vez, el turismo ha venido incentivando el empleo, la promoción sociolaboral y el incremento de la renta de la población. Ha sido también impulsor de la creación de nuevas empresas de bienes de consumo y de servicios, no sólo en la Isla, sino también en el exterior. Además, el turismo contribuye a equilibrar la balanza comercial, ha venido transfiriendo rentas desde los países ricos a economías paupérrimas, como ha sido el caso de la canaria y ha conseguido, finalmente, que comarcas deprimidas hasta no hace mucho tiempo como el sureste y el sur de Gran Canaria, estén hoy en día a la vanguardia en dinamismo y nivel de vida del Archipiélago. Pero este conjunto de beneficios necesariamente ha de ser sostenible, como comentaremos más abajo.

Como hemos argumentado, una de las repercusiones más importantes del turismo es el impacto demográfico que ha generado, al igual que un cambio radical en el poblamiento, con un trasvase significativo hacia la franja costera. En efecto, la población ha sufrido un cambio notorio en la dinámica, por ejemplo, incrementando la inmigración desde el resto de la Isla, Canarias, la Península y el extranjero. Esta inmigración es muy diversa en cuanto a su formación, pues la procedente de Canarias es la que presenta un menor grado debido a la ocupación de los puestos más bajos, con expectativa de no mejorar debido a las demandas laborales del turismo desde una edad temprana. Esta población no sólo se asienta en la franja costera del propio municipio de San Bartolomé de Tirajana (San Fernando de Maspalomas o El Tablero por ejemplo), sino también en los municipios aledaños, sobre todo del naciente insular, con la consiguiente demanda de infraestructuras y todo un elenco de productos de consumo y que, por supuesto, también es imputable al fenómeno turístico. Este fenómeno estimula el índice de matrimonios y de natalidad entre otros. Paralelamente, la estructura también ha sufrido alteraciones, sobre todo por lo que respecta al incremento del nivel cultural y un beneficioso rejuvenecimiento que incluso está propiciando el alza de las tasas de paro, a pesar de la alta demanda de empleo en la actividad turística. Y es que, sin



duda, el incremento de la población en el sur de Gran Canaria ha acarreado una mejor redistribución de la población en la Isla, pero también una mayor demanda de equipamientos (centros escolares y sanitarios, carreteras, viviendas, etc.).

En cuanto a la incidencia del turismo en el sector primario, hay que comentar que toda la actividad en conjunto ha sufrido en las últimas décadas un notable retroceso favorecida por el auge de los servicios. Algunos datos así nos lo manifiestan, pues la superficie cultivable en la isla de Gran Canaria retrocedió en un 40% en la segunda mitad del siglo XX, aunque el valor de la producción total se haya incrementado en casi un 55 a precios constantes, debido a la mayor rentabilidad por unidad de superficie. De la misma manera, el empleo en agricultura y pesca en la provincia de Las Palmas ha pasado de los 90.000 en 1955, a los 20.000 en 1998, es decir, el empleo en este sector en el último año tan solo representa el 22% del existente en 1955, mientras que el de los servicios se ha incrementado en un 415%. Pero la actividad primaria también se nutre del turismo, pues el *hinterland* comercial de sus productos se amplía, aunque sobre todo es la competencia por el suelo, el agua y la mano de obra, los que han contribuido a su retroceso. No obstante, el sector primario, como tal, también le transfiere valor al sector turístico, creando un paisaje original. De ahí la necesidad de conservar los paisajes de tomateras -que incluso competen a la *Unión Europea*-, además de la hortícola, vinícola, de árboles frutales, etc., localizadas estas últimas, sobre todo, en las medianías, sin olvidar tampoco la potenciación del sector ganadero y pesquero. Muchas de estas actividades requieren de una transformación radical para su supervivencia: fomento del cooperativismo, de la agricultura biológica, además del turismo rural entre otros -aunque este último siempre como complemento de la actividad primaria-, todo ello con objeto de incrementar la renta y rejuvenecer la población, favoreciendo, por ende, la sostenibilidad del sector.

Por lo que respecta a las repercusiones del turismo sobre la industria, a priori no parecen tan significativas, aún cuando su incremento en el municipio en los últimos años sea notable. En efecto, debido a la carencia de suelo industrial en San Bartolomé de Tirajana, tienden a ubicarse en los suelos reservados para ello (Arinaga, El Goro, etc.). Todas estas empresas subsisten en gran medida por el desarrollo turístico del sur, como por ejemplo las del mueble, productos alimenticios y sus derivados, distribución gráfica y audiovisual, equipamientos en general de hostelería, etc. También se podría hablar de otras industrias en el exterior (en la Península y el extranjero) que, sin duda, se benefician del turismo de Maspalomas como, por ejemplo y entre otras, las relacionadas con el automóvil, el hierro y equipamientos en

general de los edificios. Pues bien, si es verdad que las empresas censadas en San Bartolomé de Tirajana indican un menor grado de industrialización en relación con el resto de la Isla, la industria tradicional (agro-alimentaria relacionada con el cultivo del tomate, además de la cementera), se ha visto potenciada en los últimos años por las relacionadas con los subsectores energético y del agua, destacando *UNELCO* y *ELMASA*, aparte de las citadas en el sector alimentario (pan, bollería, helados, conservas vegetales, entre otras), industria gráfica, etc., todas ellas fuertemente vinculadas al turismo.

En cuanto a la relación entre el turismo y la construcción en la Isla, se detecta una ligazón muy estrecha entre ambas. En efecto, una buena parte del valor añadido y del empleo que genera la construcción es imputable a la actividad turística de Maspalomas. La construcción de las diversas infraestructuras turísticas (alojamiento, equipamientos en general, vías de transporte, etc.), al igual que su mantenimiento y rehabilitación, han conllevado un alto nivel de actividad en el sector. A ello hay que unir la construcción que, de un modo indirecto, induce el fenómeno turístico, como ha sido la aparición de auténticas ciudades dormitorio en el extrarradio de Maspalomas (Vecindario, El Cruce, etc.) con todos sus equipamientos. A su vez, las relaciones también hay que extenderlas a la circulación de capitales que se producen entre las dos actividades y que condicionan el que cada vez más empresas tengan intereses económicos cruzados en ambos sectores. No obstante, la fuerte dependencia entre el turismo y la construcción ha ocasionado notables desajustes, tales como un encarecimiento del mercado de la vivienda y un desinterés puntual por la vivienda protegida, un proceso de especulación del suelo que ha encarecido la construcción y, consecuentemente, la actividad turística, a la vez que un mayor consumo de territorio en la franja costera, generando muchas veces procesos de degradación ambiental, que han incidido en un fuerte retroceso de la agricultura, aunque no solo motivado por la construcción.

El subsector turístico de Maspalomas Costa Canaria repercute directamente sobre el subsector comercial. En primer lugar, actúa sobre el comercio exterior, pues la población turística, más la que reside de forma permanente y las propias empresas turísticas, demandarán una serie de productos que no se producen en la Isla y que por tanto, han de ser importados. La creación y apertura de empresas comerciales en la zona turística genera unas economías de escala que repercuten tanto a nivel municipal como insular. La generación de rentas debida a la actividad comercial, muchas veces es reinvertida dentro del propio subsector turístico, a través de la compra de inmuebles para la explotación turística o comercial. Por último, el subsector turístico es el generador de estructuras comerciales muy diferenciadas de las ciudades y entidades de población



que no tienen este tipo de base económica. Dicha estructura se caracteriza por ubicarse principalmente en centros comerciales donde comparten su espacio con actividades de ocio y restauración. Sus establecimientos se dedican a productos demandados por el consumidor turístico, por lo cual, tendrán gran importancia los relacionados con el ocio, el tiempo libre, la playa, pero también con el cuidado personal, los regalos y la alimentación.

En lo que respecta a los transportes, no cabe duda que las repercusiones son mutuas con el turismo, siendo a veces muy difícil discernir quién estimula a quién, aunque está claro que sin aeronaves, vehículos terrestres, aeropuertos y autopistas (o cualquier conflicto en ellos de tipo laboral, mecánico, etc.), sería imposible potenciar el turismo, aunque sólo cabría aportar un dato: en 1998, sólo el *avituallamiento* de buques y aviones extranjeros significó el 28.4% del valor de todas las exportaciones canarias (el 64.1 en términos de peso). Pero en general, el descenso considerable de las tarifas aéreas en los años sesenta -y a su vez la mejora de la accesibilidad con Maspalomas desde el aeropuerto-, conlleva un añadido más, pero trascendental, para potenciar el turismo en estos parajes. Los sistemas de transporte se han tenido que ir adaptando a las crecientes demandas turísticas, con ampliaciones significativas del aeropuerto, e incluso la construcción de una nueva autopista y cuya primera fase, entre Gando y Tarajalillo, finaliza en 1981. La alta demanda de empleo directo en este subsector -que a su vez es mucho más alta entre los empleos indirectos (constructoras, fábricas de vehículos, talleres mecánicos, etc.)-, lo convierten en uno de los más beneficiados por el desarrollo turístico. Pero el crecimiento exacerbado de los transportes puede conllevar graves costes externos como, por ejemplo, los paisajísticos, la contaminación acústica y atmosférica, la accidentalidad, etc., que podría ser paliada con un crecimiento sostenible de las camas turísticas y, por supuesto, con una decidida potenciación del transporte público, tanto para uso de los turistas como de los residentes, ya sea a través de trenes ligeros o de la tradicional *guagua*.

Otra valoración que realizamos en este bloque es la incidencia que tienen los servicios en el turismo, excluyendo el comercio y los transportes que, como se ha visto, los hemos tratado aparte debido a su mayor protagonismo. En efecto, todo un entramado de profesiones ha crecido en estas décadas al calor del turismo, algunas de ellas tradicionales, como por ejemplo las que nos encontramos en los subsectores financieros y de seguros, la sanidad, la educación, etc., mientras que otras están más vinculadas con el turismo y no con otras actividades, como es el caso de los publicistas, diseñadores, decoradores, animadores de espectáculos y de deportes en general, entre otras. Como se comprenderá, la actividad turística estimula la expansión de todos estos subsectores, aunque en su

conjunto no sean absolutamente imprescindibles para la llegada de turismo, como lo puede ser el transporte, e incluso el comercio. No obstante, estas profesiones contribuyen a impulsar el espacio turístico, a hacerlo más atractivo, en definitiva, por lo que su presencia es un síntoma de calidad que ayuda a la mejora de la percepción que el turista obtiene del destino, sobre todo de aquéllos subsectores ligados con el ocio (animadores de todo tipo, guías turísticos, etc.).

Por último, en el epílogo del trabajo realizamos un planteamiento sostenible de la actividad turística de Maspalomas Costa Canaria, que casi es igual que decir que de toda la actividad económica y social de la isla de Gran Canaria. En efecto, quizá uno de los principales problemas radica en el debate del crecimiento, y aquí habría que considerar el hecho de que una cama adicional puede estar generando en otros espacios del municipio -o fuera de él- una amplia gama de impactos y que, desde un punto de vista macroeconómico, podría inducir a problemas de duplicidad de infraestructuras con un incremento mínimo de plazas dada la alta *insostenibilidad* de algunos factores: generación de residuos, demanda de suelo para vivienda de residentes y que trabajan en el turismo, suelo de equipamientos para la hostelería, ampliaciones de la autopista, del aeropuerto, de las instalaciones de fluido eléctrico, depuradoras, desalinizadoras, etc. Otro de los problemas de Maspalomas Costa Canaria está en los altos niveles de obsolescencia urbanísticos en algunos sectores, por lo que es urgente una política de rejuvenecimiento que no solamente implique al capital público, sino también al privado. Dicha remodelación debe ir acompañada, necesariamente, de una oferta de calidad, por ejemplo, con una planta hotelera de categoría superior, aunque éstos también suponen un mayor *input* de fluido eléctrico o de agua por cama, a la vez que una mayor generación de residuos.

Pero la sostenibilidad no debe restringirse a estos parámetros, pues también hay que partir de unos mínimos niveles de calidad de vida para los autóctonos, diversificar la tipología turística con el consiguiente análisis de impactos, realizar distintos análisis de capacidad de carga, etc. Todo ello con una política de formación turística, que estimule una serie de beneficios sin necesidad de aumentar la oferta de camas en la costa, y que coadyuve al menos los siguientes puntos: 1.- mayor equilibrio social y económico entre franjas de altitud; 2.- aumento de la oferta de ocio y de actividades alternativas para el turista, con lo que sus niveles de satisfacción aumentarían, aunque acompañados de las mentadas capacidades de carga, dado el alto consumo de suelo que necesitan muchos tipos de ocio; y 3.- como consecuencia de lo anterior, el gasto turístico en el municipio se incrementaría ostensiblemente, beneficiando, de una u otra manera, a la población autóctona.







# BIBLIOGRAFÍA

- ABREU GALINDO, Fr. J. (1977): *Historia de la Conquista de las Siete Islas de Canaria*, Goya Ed., Santa Cruz de Tenerife.
- ACOSTA GONZÁLEZ, E., et al. (1998): "Construcción", in *Gran Canaria Siglo XXI. Diagnóstico de situación*, Tomo I, Las Palmas de Gran Canaria.
- AENA (1996): *Los aeropuertos españoles. Su historia, 1911 – 1996*, 2 tomos, Madrid.
- AGUILERA KLINK, F. et al. (1994): *Canarias, economía, ecología y medio ambiente*, Francisco Lemus Editor, La Laguna.
- AGUILÓ PÉREZ, E. (1996): "Evolución y expectativas de la actividad turística", in Pedreño Muñoz, A. y Monfort Mir, V., *Introducción a la economía del turismo en España*, Ed. Civitas, Madrid.
- AGUILÓ PÉREZ, E. (1997): "Contribución del turismo al desarrollo económico", in *I Conferencia Internacional sobre Turismo y Desarrollo Sostenible en la España Verde*, Bilbao (inédito).
- ALDAI, Á. L. (1997): *Maspalomas, San Bartolomé de Tirajana*, Ed. Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.
- ALDONONDO, A. M. (1994): "La agricultura canaria: evolución reciente de la agricultura de exportación", in *Papeles de Economía Española*, nº 60-61, Madrid.
- ALONSO, R. (1998): "Los kioscos de Maspalomas y Playa del Inglés deberán modificarse para reducir su impacto sobre las dunas", *Revista Medio Ambiente Canarias*, nº 7, Las Palmas de Gran Canaria.
- ALTÉS MACHÍN, C. (1993): *Marketing y turismo*, Ed. Síntesis, Madrid.
- ALZOLA, J. M. (1997): *La rueda en Gran Canaria*, Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria (1ª edición de 1968).
- ANIMACIÓN Y PROMOCIÓN DEL MEDIO (2000): *Consumo sostenible en España*, Ed. Ministerio de Medio Ambiente, Serie Monografías, Madrid.
- ANTÓN CLAVÉ, S. (1996): "El parque temático Port Aventura. Estrategia de producto para la reestructuración de núcleos turísticos consolidados en Cataluña", in *Estudios Turísticos*, nº 130, Madrid.



- ANTÓN CLAVÉ, S. (1999): "El desarrollo de parques temáticos en un contexto de globalización", in *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 28, Madrid.
- ARBELO CURBELO, A. (1988): *Tirajana, Maspalomas - Costa Canaria, espacio de salud*, Ed. Fundación Mutua Guanarreme, Las Palmas de Gran Canaria.
- ARONSSON, L. (2000): *The development of sustainable tourism*, Continuum, London.
- ARRIBAS Y SÁNCHEZ, C. (1910): *A través de las Islas Canarias*, A. Delgado Yumar Ed., Santa Cruz de Tenerife.
- ASESORES 2000 (1996): *El turismo en España*, Madrid (inédito).
- ASOCIACIÓN DE CADENAS HOTELERAS ESPAÑOLAS (1994): *Las cadenas hoteleras en España, 1993*, Madrid.
- ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE LA CONSTRUCCION DE LA PROVINCIA DE LAS PALMAS (1983): *Informe anual construcción, 1982*, Las Palmas de Gran Canaria.
- ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE LA CONSTRUCCION DE LA PROVINCIA DE LAS PALMAS (1985... 1999): *Informe sobre la coyuntura económica del sector de la construcción*, Las Palmas de Gran Canaria (informes anuales).
- ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE LA CONSTRUCCIÓN - GOBIERNO DE CANARIAS (1987): *La empresa constructora en la Comunidad Autónoma Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria
- ATKINSON, C. et al. (1997): *Measuring sustainable development*, Edward Elgar, London.
- AZAR, C. et al. (1996): *Measuring sustainable development*, Edward Elgar, Chentelham.
- AZQUETA, D. (1994): *Valoración económica de la calidad ambiental*, McGraw-Hill, Madrid.
- BALBUENA, J. M. (2000): "Aomar propone duplicar el número de puertos deportivos existentes en el Archipiélago", *La Provincia - Diario de Las Palmas*, 27 de febrero, Las Palmas de Gran Canaria.
- BANESTO (1994): *Anuario del Mercado Español, 1993*, Madrid.
- BANCO DE BILBAO (1959): *Islas Canarias*, Bilbao.
- BANCO DE BILBAO (1973): *Panorama económico. Canarias*. Bilbao.
- BANCO BILBAO VIZCAYA (1999): *Renta Nacional de España y su distribución provincial. Serie homogénea. Años 1955 a 1993 y avances 1994 a 1998*, Ed. Fundación BBV, Bilbao.
- BANNERMAN, D. A. (1922): *The Canary Islands. Their history, natural history and scenery*, Ed. Gurney and Jackson, London.
- BARKER, Ch. (1917): *Two years in the Canaries*, Ed. Eyre and Spottiswoode, London.
- BARRAGÁN, J. M. (1997): *Medio ambiente y desarrollo en las áreas litorales. Guía práctica para la planificación y gestión integradas*, Ed. Oikos-Tau, Barcelona.
- BAUM, T. (1998): "Tourism marketing and the small islands environment. Cases from the periphery", in Laws, E. et al. (eds.): *Embracing and managing change in tourism*, Routledge, London.
- BAYÓN MARINÉ, F. (1999): *50 años del turismo español: un análisis histórico y estructural*, Ed. Centro de Estudios Ramón Areces, Madrid.
- BENÍTEZ PADILLA, S. (1959): *Gran Canaria y sus obras hidráulicas. Bases geográficas y realizaciones técnicas*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- BENÍTEZ TUGORES, A. (1913): *ABC de las Islas Canarias. Guía práctica, ilustrada, turista, comercial*, Ed. A. J. Benítez, Santa Cruz de Tenerife.
- BERGASA, O. y GONZÁLEZ VIÉITEZ, A. (1968): *Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria*, Ed. Guadiana Publicaciones, Las Palmas de Gran Canaria.
- BERRIANE, M. y POPP, H. coords. (2000): *Le tourisme au Maghred. Diversification du produit et développement local et régional*. Ed. Publications de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Rabat.
- BERTHELOT, S. (1980): *Primera estancia en Tenerife (1820 - 1830)*, Instituto de Estudios Canarios, Santa Cruz de Tenerife.
- BERTHELOT, S. (1997): *Misceláneas Canarias*, Francisco Lemus Editor, La Laguna.
- BESANCENOT, J. P. (1991): *Clima y turismo*, Ed. Masson, Barna.
- BIGNÉ, J. E. Y LÓPEZ OLIVARES, D. coord. (2000): *Planificación territorial y comercialización turística*, Ed. Universitat Jaume I, Castelló.
- BOO, E. (1995): "Can ecotourism be a sustainable industry?", in *Network Magazine*, nº 32, New York.
- BORDES CABALLERO, F. J. (1990): *Hacia el establecimiento de un modelo de ciudad para vacaciones en el Archipiélago canario: "la urbanización del ocio"*, Ed. Fundación Canaria Mapfre Guanarreme, Las Palmas de Gran Canaria.
- BORY DE SAINT-VINCENT, J. B. G. M. (1988): *Ensayos sobre las Islas Afortunadas y la antigua Atlántida o Compendio de la Historia General del Archipiélago Canario*, Ed. J.A.D.L., La Orotava.
- BOSCH, R. et al. (1998): *Turismo y medio ambiente*, Centro de Estudios Ramón Areces, Madrid.
- BOTE GÓMEZ, V. (1990): *Planificación económica del turismo: de una estrategia masiva a una estrategia artesanal*, Ed. Trillas, México.
- BOTE GÓMEZ, V. (1999 a): *Historia de la economía del turismo en España*, Ed. Civitas, Colección Economía, Madrid.
- BOTE GÓMEZ, V. dir. (1999 b): *La actividad turística española en 1997*, Asociación Española de Expertos Científicos en Turismo, Almería.
- BOULLÓN, R. (1990): *Planificación del espacio turístico*, Ed. Trillas, México.
- BOULLÓN, R. (1997): *Plan de desarrollo turístico de la región Amazónica. Primera fase - diagnóstico*, Organización de Estados Americanos, Bogotá.
- BRAMWELL, D. y BRAMWELL, Z. I. (1987): *Historia Natural de las Islas Canarias. Guía Básica*, Ed. Rueda, Madrid.
- BRAVO, T. (1956): *Geografía General de Canarias*, 2 tomos, Goya Ed., Santa Cruz de Tenerife.
- BRIGUGLIO, L. Ed. (1996): *Sustainable tourism in islands and small states*, Pinter, London.
- BROWN, A. S. (1889): *Madeira and the Canary Islands, a practical and complete guide for the use of invalids and tourists*, Ed. Sampson Low and Co., London.
- BRUNDTLAND, G. H. (1989): *Nuestro futuro común, "Informe Brundtland"*, Alianza Universidad, Madrid.
- BUENDÍA AZORÍN, J. y COLINO SUEIRAS, J. eds. (2001): *Turismo y Medio Ambiente*, Ed. Civitas, Colección Economía, Madrid.
- BUTLER, R. (1980): "The concept of tourist area cycle of evolution: implications for management of resources", in *Canadian Geographer*, 24.
- BUTLER, R. (1998): "Still Pedalling along: the resort cycle two decades on", in *Actas of Progress in Tourism and Hospitality Research*, Gold Coast.
- CABALLERO JIMÉNEZ, C. (1998): *Formación de la red de carreteras en la isla de Gran Canaria (1852 - 1911)*, Memoria de Licenciatura, Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (en prensa).



- CABILDO DE GRAN CANARIA (1990): *Plan de marketing turístico de Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria.
- CABILDO DE GRAN CANARIA (1995): *Plan Insular de Ordenación del Territorio*, Las Palmas de Gran Canaria.
- CABILDO DE GRAN CANARIA (1999): *Estudio territorial del corredor de transporte Arucas – Las Palmas de Gran Canaria – Maspalomas. Propuesta de implantación y trazado de un sistema con infraestructura propia y modo guiado*, Las Palmas de Gran Canaria (inédito).
- CABILDO DE TENERIFE (1983): *Economía y turismo en Tenerife*, Aula de Cultura, Santa Cruz de Tenerife.
- CAJA INSULAR DE AHORROS DE GRAN CANARIA (1974): *Introducción a un estudio socioeconómico del turismo en la provincia de Las Palmas*, Ed. Centro de Investigación Económico y Social, boletín nº 17, Las Palmas de Gran Canaria.
- CALABUIG TOMÁS, J. y MINISTRAL MASGRAU, M. (1994): *Manual de Geografía Turística de España*, Ed. Síntesis, Madrid.
- CALATRAVA, J. (2001): "Agricultura y turismo en el medio rural: aspectos conceptuales y algunas reflexiones sobre su interacción", in Buendía Azorín, J. y Colino Szeiras, J. eds. (2001): *Turismo y Medio Ambiente*, Ed. Civitas, Colección Economía, Madrid.
- CALLIZO SONEIRO, J. (1991): *Aproximación a la Geografía del Turismo*, Ed. Síntesis, Madrid.
- CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE MADRID (1996): *Nueva ordenación del comercio minorista en España*, Madrid.
- CAMISÓN, C. y YEPES, V. (1994): "Normas ISO 9000 y gestión de calidad total en la empresa turística", in *Ponencias I Congreso de Calidad de la Comunidad Valenciana*, Valencia.
- CAMP, D. (1997): "Theme parks in Europe", in *Travel and Tourism Analyst*, nº 5.
- CANELLA MÚNIZ, A. (1940): "La emoción de la isla: el sur", in *Revista Geográfica Española*, nº 8 (nº monográfico de Gran Canaria), San Sebastián.
- CÁRDENES, D. F. (1940): "Gran Canaria, continente en miniatura", in *Revista Geográfica Española*, nº 8 (nº monográfico de Gran Canaria), San Sebastián.
- CASARES RIPOLL, J. y REBOLLO ARÉVALO, A. (1996): *Distribución comercial*, Ed. Biblioteca Civitas Economía y Empresa, Madrid.
- CASTELLANO, E. et al. (2000): "La Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos tiene un valor calculado de 3.2 billones de pesetas", in *Medio Ambiente Canarias*, nº 17, Las Palmas de Gran Canaria.
- CASTILLO y RUIZ DE VERGARA, P. A. (1948 – 1960): *Descripción, Historia y Geografía de las Islas Canarias*, 5 tomos, Ed. El Gabinete Literario, Las Palmas de Gran Canaria – Madrid (obra de 1737).
- CAVALLARO, C. y PIPINO, A. (1989): *Geografía del turismo*, A. Siciliano Ed., Messina.
- CAZES, G. (1988): "Le grands parcs de loisirs en France. Reflexions sur un nouveau champ de recherches" in *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, nº 73-74.
- CAZORLA LEÓN, S. (1995): *Los Tirajanas de Gran Canaria*, Ed. Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Las Palmas de Gran Canaria.
- CEDOC (1986): *Estadísticas de Canarias, 1980 – 1985*, Ed. Consejería de Economía y Comercio, Las Palmas de Gran Canaria.
- CENTRO DE GESTION CATASTRAL Y COOPERACIÓN TRIBUTARIA (1989 - 2000): *Catastro inmobiliario urbano. Estadísticas básicas de los municipios revisados*. Madrid (publicaciones anuales).
- CENTRO DE GESTION CATASTRAL Y COOPERACIÓN TRIBUTARIA (1989): *Contribución territorial urbana. Datos tributarios básicos por municipios. 1984-89*. Madrid.
- CENTRO DE GESTION CATASTRAL Y COOPERACIÓN TRIBUTARIA (1991): *Impuesto sobre bienes inmuebles. 1990*. Madrid.
- CENTRO DE GESTION CATASTRAL Y COOPERACIÓN TRIBUTARIA (1992 -2000): *Impuesto sobre bienes inmuebles. 1991*. Madrid (publicaciones anuales).
- CHIL Y NARANJO, G. (1876): *Estudios históricos, climatológicos y patológicos de las Islas Canarias*, Imp. Isidro Miranda, Las Palmas de Gran Canaria.
- CHRIST, H. (1998): *Un viaje a Canarias en primavera*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria (obra original de 1886).
- CIES (1968): *Economía canaria 67*, Las Palmas de Gran Canaria.
- CIES (1969): *Economía canaria 68*, Las Palmas de Gran Canaria.
- CIES (1971): *Economía canaria 69 y 70*, Las Palmas de Gran Canaria.
- CIES (1973): *Economía canaria 71 y 72*, Las Palmas de Gran Canaria.
- CIES (1975): *Economía canaria 73 y 74*, Las Palmas de Gran Canaria.
- CIES (1980): *Economía canaria. Estadísticas*, Las Palmas de Gran Canaria.
- CIES (1981): *Economía canaria. Estadísticas 1979 y 1980*, Las Palmas de Gran Canaria.
- CIES (1987): *El sector público 1974-1986*, Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- CIFUENTES, M. (1992): *Determinación de la capacidad de carga turística en áreas protegidas*, Centro Agronómico Tropical de Investigación y Enseñanza, San José de Costa Rica.
- CLARK, J. (1997): "A framework of approaches to sustainable tourism", in *Journal of sustainable tourism*, 5, London.
- COCCOSIS, H. y PARPAIRIS, A. (1992): "Tourism and the environment: some observations on the concept of carrying capacity", in Briassoulis, H.: *Tourism and the environment*, London.
- COCCOSIS, H. y NIJKAMP, P. eds. (1995): *Sustainable tourism development*, Hamsphire, Avebury.
- COCCOSIS, H. y PARPAIRIS, A. (1996): "Tourism and carrying capacity in coastal areas: Mykonos, Greece", in Priestly, G. J., Edwards, J. y Coccusis, H.: *Sustainable tourism: European experiences*, CAB international, Oxon, London.
- COECAN (1994): *Análisis de la demanda turística de la isla de Gran Canaria: temporada de verano 1993*, Las Palmas de Gran Canaria (inédito).
- COHEN, E. (1978): "Impact of tourism on the physical environment", in *Annals of Tourism Research*, vol. 26, nº 1.
- COMISIÓN EUROPEA (1995): *El papel de la Unión en materia de turismo. Libro Verde de la Comisión*, COM (95) 97 final, (documento 04-04-1995), Bruselas.
- COMISIÓN EUROPEA (1996): *Propuesta modificada de Decisión del Consejo sobre un primer programa plurianual a favor del turismo europeo "PHILOXENIA" (1997 – 2000)*, COM (96) 615 final, (documento 04-12-1996), Bruselas.
- COMISIÓN EUROPEA (2000 a): *Por un turismo costero de calidad. Gestión integrada de la calidad de los destinos turísticos costeros*, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Bruselas.
- COMISIÓN EUROPEA (2000 b): *Por un turismo rural de calidad. Gestión integrada de la calidad de los destinos turísticos rurales*, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Bruselas.
- COMISIÓN EUROPEA (2000 c): *Por un turismo urbano de calidad. Gestión integrada de la calidad de los destinos turísticos urbanos*, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Bruselas.



- COMISIONES OBRERAS (1999): *Economía del trabajo y política de empleo en Canarias. Un plan de empleo para el cambio de siglo*, La Laguna (inédito).
- COMISIONES OBRERAS - FECOMA (2001): *Industria cementera. Estudio del sector*, Madrid (inédito).
- COMITÉ PROVINCIAL DE TURISMO DE LAS PALMAS (1950): *Guide touristique de la Grande Canarie*, Barcelona.
- CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORROS (1971): *Situación actual y perspectivas de desarrollo de Canarias*, Madrid.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL NACIONAL (1962): *Estructura y posibilidades de desarrollo económico de la región canaria*, Madrid.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL NACIONAL (1962): *Perspectiva de desarrollo económico de la provincia de Las Palmas*, Madrid.
- CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL (1995): *Memoria sobre la situación socioeconómica y laboral. España 1994*. Madrid.
- CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CANARIAS (1999): "Canarias región insular: la isla de Gran Canaria", in *Informe Anual 1999. La economía, la sociedad y el empleo en Canarias durante 1998*, Ed. Secretaría General del Consejo Económico y Social de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CANARIAS (2000): *Informe Anual 2000. La economía, la sociedad y el empleo en Canarias durante 1999*, Ed. Secretaría General del Consejo Económico y Social de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- CONSEJO INSULAR DE AGUAS DE GRAN CANARIA (1995): *Las aguas del 2000. Plan Hidrológico de Gran Canaria*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- CONSEJO INSULAR DE AGUAS DE GRAN CANARIA (2000): *Plan Hidrológico de Gran Canaria*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria (edición en CD-ROM).
- CONSULTORES TURÍSTICOS AGRUPADOS (1994): *Gran Canaria. Plan de Acciones Turísticas 1993 - 1995*, Las Palmas de Gran Canaria (inédito).
- COOPER, C. (1995): "Strategic planning for sustainable tourism: the case of off-shore islands in the United Kingdom", in *Journal of sustainable tourism*, 3 (4).
- CORTÉS PÉREZ, R. (1989): *El comercio exterior del tomate*, FEPEX, Madrid.
- CORRALES BERMEJO, L. (1993): *Apuntes para la definición y concepto de turismo rural*, Ed. Fundación Cultural Santa Teresa, Ávila.
- COSTA MÁS, J. (1999): "Los centros urbanos comerciales. Una aproximación metodológica", in *La Geografía de los servicios en España*, Ed. Universidad Complutense de Madrid, Grupo de Trabajo Geografía de los Servicios y AGE, Madrid.
- CROSBY, A. (1993): *El desarrollo turístico sostenible en el medio rural*, Centro Europeo de Formación Ambiental y Turística, Madrid.
- CRUZ AMORÓS, M y ESTEBAN PAÚL, A. coord. (1992): *La reforma del Régimen Económico Fiscal de Canarias*, Ed. Instituto de Estudios Fiscales y Marcial Pons, Madrid.
- CRUZ CABALLERO, A. (1985): "El mercado turístico canario. Situación actual. Promoción de nuevos mercados", in *IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios*, La Laguna.
- CRUZ CABALLERO, A. (2001): *El siglo de turismo de Gran Canaria (1900 - 2000)*, Ed. Fundación Canaria Mapfre Guanarteme, Las Palmas de Gran Canaria.
- CUADRADO ROURA, J. R. y RUBALCABA BERMEJO, L. (1998): "Specialization and competition amongs European cities: a new approach through fair and exhibition activities" in *Regional Studies*, vol. 32.2.
- CUETO, L. A. et al. (1990): *Mapa geológico de España. Maspalomas*, hoja 1114-III, Instituto Tecnológico Minero de España, Madrid.
- CULLEN DEL CASTILLO, P. et al. (1995): *Libro Rojo de Gran Canaria*, Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria, Madrid.
- DAVIS, S. G. (1997): *Spectacular nature. Corporate culture and the Sea World Experience*, University of California Press, Berkeley.
- DE MEER LECHA-MARZO, A. (1999): "Comercio y ciudad: transformaciones comerciales y procesos urbanos", in *La Geografía de los servicios en España*, Ed. Universidad Complutense de Madrid, Grupo de Trabajo Geografía de los Servicios y AGE, Madrid.
- DE RUS, G., et al. (1998): *Capitalización y crecimiento de la economía canaria 1955 - 1996*, Fundación BBV, Madrid.
- DELGADO AGUIAR, G. y HERNÁNDEZ ALMEIDA, H. (1987): "La actividad turística en la ciudad de Las Palmas: la playa de Las Canteras", in *Revista de Geografía Canaria*, nº 2, La Laguna.
- DELPHI CONSULTORES INTERNACIONALES (1996): *Estudio para el desarrollo del turismo de golf en Canarias* (inédito).
- DÍAZ ÁLVAREZ, J. R. (1988): *Geografía del Turismo*, Ed. Síntesis, Madrid.
- DÍAZ ARMAS, R. J. (1998): "El comercio minorista en las zonas turísticas en crecimiento y madurez", in *El comercio minorista en Canarias*. Ed. Consejería de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias, FYDE y IUDE, Santa Cruz de Tenerife.
- DÍAZ FERIA, L. et al. (2001): *Lanzarote 2001. Evolución reciente de la edificación y el turismo*, Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote (inédito).
- DÍAZ HERNÁNDEZ, R. F. (1990): "Altibajos constantes en la evolución demográfica de San Bartolomé de Tirajana entre 1585 y 1850", in *Diario de Las Palmas*, 12 y 19 de noviembre de 1990, Las Palmas de Gran Canaria.
- DÍAZ HERNÁNDEZ, R. F. (1991): "La inmigración de extranjeros en las Canarias Orientales: una valoración global", in *3ªs Jornadas de la Población Española*, Ed. Excmo. Diputación de Málaga, Málaga.
- DÍAZ PÉREZ, F. M. (1998): "Los efectos de la actividad turística sobre el medio natural y sociocultural: el caso de Tenerife", in *El turismo en Canarias*, Fundación FYDE - CajaCanarias, Santa Cruz de Tenerife.
- DÍAZ RODRÍGUEZ, J. M. (1988): *Los molinos de agua en Gran Canaria*. Ed. La Caja de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria.
- DÍAZ RODRÍGUEZ, M. C. y GARCÍA HERRERA, L. M. (1993): *La movilidad geográfica de la población de Gran Canaria*. Universidad de La Laguna. (Proyecto de investigación inédito).
- DÍAZ-LLANOS Y LECUONA, R. (1953): *Síntesis de la economía canaria*, Madrid.
- DÍAZ Y RODRÍGUEZ, M. (1907): *De Madrid a Canarias*, Ed. Imprenta del Fomento Naval, Madrid.
- DÍEZ DE CASTRO, E. C. y FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, J. C. (1995): *Distribución comercial*, Ed. Mc Graw Hill, Madrid.
- DIRECCIÓN GENERAL DE PROMOCIÓN DEL TURISMO (1975): *Islas Canarias: estudio para una planificación turística*, Madrid.
- DOMÍNGUEZ DOMÍNGUEZ, M<sup>a</sup>. I (1994): "Formas comerciales recientes en Canarias: criterios para su clasificación, ventajas y desventajas de las mismas", in *XI Coloquio de Historia Canario-Americana*. Tomo I, Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- DOMÍNGUEZ DOMÍNGUEZ, M<sup>a</sup>. I. y PARREÑO CASTELLANO, J. M. (1995): "El REA como instrumento de apoyo comunitario a las producciones agrícolas e industriales de las Islas Canarias", in *XIV Congreso Nacional de Geografía. Cambios Regionales a finales del siglo XX*, Ed. AGE, Departamento de Geografía de la Universidad de Salamanca, Salamanca.



- DOMÍNGUEZ DOMÍNGUEZ, M<sup>a</sup>. I. (1999): "El comercio exterior canario: especial incidencia sobre su régimen comercial tras la integración del archipiélago a las Comunidades Europeas", in *La Geografía de los servicios en España*, Ed. Universidad Complutense de Madrid, Grupo de Trabajo Geografía de los Servicios y AGE, Madrid.
- DOMÍNGUEZ MUJICA, J. (1993 a): "Tendencias recientes de la movilidad pendular en Gran Canaria", in *Inmigración extranjera y planificación demográfica en España*, IV Jornadas de la Población Española, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de La Laguna. Santa Cruz de Tenerife.
- DOMÍNGUEZ MUJICA, J. (1993 b): "Los procesos y tipos de inmigración" in *Geografía de Canarias*, Ed. Prensa Ibérica, Las Palmas de Gran Canaria.
- DOMÍNGUEZ MUJICA, J. (1996): *La inmigración extranjera en la provincia de Las Palmas*, Ed. CIES, Las Palmas de Gran Canaria.
- DOMÍNGUEZ MUJICA, J. et al. (2000 a): "Estructura biodemográfica de la población inmigrada en la provincia de Las Palmas", in *II Congreso sobre la inmigración en España*, Universidad de Comillas, Madrid ([www.opi.upco.es](http://www.opi.upco.es)).
- DOMÍNGUEZ MUJICA, J. (2000 b): *Medio artístico y natural de Gran Canaria*, n° 3, San Bartolomé de Tirajana. Tunte, CAAM, Las Palmas de G.C. (inédito).
- DOMÍNGUEZ MUJICA, J. (2001): "Los saldos migratorios" in *Lanzarote*, Ed. Cabildo Insular de Lanzarote (en prensa).
- DOUGLAS, M. (1887): *Grand Canary as a health resort for consumptives and others*, Ed. George L. Miller & Co., London.
- DRIML, S. y COMMON, M. (1996): "Ecological criteria for sustainable tourism: application to the great barrier reef and wet tropics world heritage areas, Australia", *Journal of sustainable tourism*, 4.
- DYMON, S. (1997): "Indicators of sustainable tourism in New Zealand: a local government perspective", *Journal of sustainable tourism*, 5 (4).
- EDEIC (1983): *Dossier Canarias: la pesca en Canarias*, n° 28 y 29, Las Palmas de Gran Canaria.
- EDEI CONSULTORES (1990): *Nuevos segmentos turísticos en Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria.
- EDEI CONSULTORES (1998): *Viajes de incentivo*, Las Palmas de Gran Canaria.
- EDUARDES, Ch. (1998): *Excursiones y estudios en las Islas Canarias*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria (obra original de 1888).
- ENRIQUE PADRO, R. (1911): *Guía de la ciudad de Las Palmas y de la isla de Gran Canaria*, Imprenta Juan Vidal, Barcelona.
- ESCOLANO UTRILLA, S. (1985): *Comercio y territorio en Aragón. Evolución y localización del comercio minorista*, Ed. Institución Fernando el Católico, Zaragoza.
- ESCOLANO UTRILLA (1988): *Comercio y territorio en España*, Ed. Universidad de Zaragoza, colecc. Morellianas, n° 2, Zaragoza.
- ESTEBAN, A. (1995): "Los nuevos desarrollos turísticos en España y su efecto en la recuperación y/o promoción económica", in *Papers de Turisme*, n° 17.
- ESTEBAN, V. y YEPES, V. (1998): "Turismo náutico y gestión medioambiental de puertos deportivos", in *Tecno Ambiente*, n° 80.
- ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. ed. (1999): *Puertos deportivos y clubs náuticos: una oferta turística diferenciada*, Ed. Universidad Politécnica de Valencia, Valencia.
- ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. coord. (2000): *Futuro y expectativas del turismo náutico*, Ed. Universidad Politécnica de Valencia, Valencia.
- ESTEBAN TALAYA, A. (1996): "El marketing turístico: la orientación de la actividad hacia el consumidor", in *Pedreño Muñoz, A. y Monfort Mir, V., Introducción a la economía del turismo en España*, Ed. Cívitas, Madrid.
- ESTRADA, A. (1973): "Los vuelos chárteres, su nacimiento y evolución en España", in *Estudios Turísticos*, n° 4, Madrid.
- EUROSTAT (1991): *Retrato social de Europa*, Oficina de Publicaciones de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.
- EUROSTAT (1999 a): *Estadísticas básicas de la Unión Europea: comparación con los principales socios de la Unión Europea*, Oficina de Publicaciones de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.
- EUROSTAT (1999 b): *Europa en cifras*, Oficina de Publicaciones de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.
- EUROSTAT (1999 c): *Comité económico y social: informe anual 1998*, Oficina de Publicaciones de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.
- FEDEX DE LAS PALMAS (1992 - 1997): *Memorias de exportación*, Las Palmas de Gran Canaria.
- FEDEX DE LAS PALMAS (1994): *Estudio económico del sector exportador de tomates en las Islas Canarias*, EDEI Consultores, Las Palmas de Gran Canaria.
- FEHT DE LAS PALMAS (1996): *Estimación del gasto turístico agregado en Canarias, 1995*, Federación de Empresarios de Hostelería y Turismo de Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria.
- FEH (1998): *El sector hotelero en España, 1998*, Federación Española de Hoteles, Madrid.
- FERNÁNDEZ FUSTER, L. (1959): *Albergues y paradores*, Ed. Publicaciones Españolas, Madrid.
- FERNÁNDEZ FUSTER, L. (1971): *Teoría y técnica del turismo*, Ed. Nacional, Madrid.
- FERNÁNDEZ FUSTER, L. (1991 a): *Geografía general del turismo de masas*, Ed. Alianza Universidad, Madrid.
- FERNÁNDEZ FUSTER, L. (1991 b): *Historia general del turismo de masas*, Ed. Alianza Universidad, Madrid.
- FERNÁNDEZ MUÑOZ, A. y PICAZO GÁLVEZ, D. (1999): "Las transformaciones del comercio minorista por las grandes superficies. Un ejemplo: Aluche", Ed. Universidad Complutense de Madrid, Grupo de Trabajo Geografía de los Servicios y AGE, Madrid.
- FERRERA JIMÉNEZ, J. (1988): *Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas*, Ed. Junta de Obras de los Puertos de Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria.
- FIGUEIRA, G. C. (1996): "Perspectivas y tendencias del turismo de congresos", in *La Cámara Informa*, Cámara Oficial de Comercio de España en Francia, París.
- FIGUEROLA PALOMO, M. (1993): "La empresa turística: competitividad en el futuro" in *III Congreso Internacional de Turismo. Canarias, el espacio europeo de ocio en el año 2000*, Puerto del Rosario.
- FIGUEROLA PALOMO, M. (2000): *Introducción al estudio económico del turismo*, Ed. Civitas, Colección Economía, Madrid.
- FIGUEROLA PALOMO, M. (2001): "Aspectos macroeconómicos del turismo en España", in *Buendía Azorín, J. y Colino Sueiras, J. eds. (2001): Turismo y Medio Ambiente*, Ed. Civitas, Colección Economía, Madrid.
- FOMENTO Y TURISMO DE GRAN CANARIA (1917): *Memoria aprobada en la Junta General del 31 de enero de 1917*, Ed. Tipografía del Diario, Las Palmas de Gran Canaria.
- FRUTUOSO, G. (1964): *Las Islas Canarias (de "saudades da terra")*, Ed. Instituto de Estudios Canarios, La Laguna (obra de 1590).



- FUENTES GARCÍA, R. (1995): *El turismo rural en España. Especial referencia al análisis de la demanda*, Ministerio de Comercio y Turismo, Madrid.
- FURIÓ BLASCO, E. (1996): *Economía, turismo y medio ambiente*, Ed. Tirant lo Blanch y Universitat de València, Valencia.
- FUSTER LAREU, J. (1991): *Turismo de masas y calidad de servicios*, Ed. Gráficas Planisi, Palma de Mallorca.
- GALACHO JIMÉNEZ, F. B. (1996): *Urbanismo y turismo en la Costa del Sol*, Ed. Universidad de Málaga.
- GÁMIR ORUETA, A. (1999): "La actividad ferial y congresual en España", in *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 28, Madrid.
- GARAVITO RODRÍGUEZ, E. (1966): "El turismo en Canarias, prometedora fuente de riqueza", in *Información Comercial Española*, nº 389, Madrid.
- GARCÍA, M. (1996): "Problemas en el desarrollo del ecoturismo y la necesidad de su profesionalización en América Latina", in *X Congreso AMFORT. El turismo al servicio de la naturaleza*, San José de Costa Rica (inédito).
- GARCÍA DE CASTRO ANDRIEU, J. A. (1993): "Evolución del comercio detallista en España en las últimas décadas", in *Revista Información Comercial Española*, nº 713, Madrid.
- GARCÍA FALCÓN, J. M. dir. (1998): *Gran Canaria Siglo XXI. Diagnóstico de situación*, 2 tomos, Las Palmas de Gran Canaria.
- GARCÍA HERRERA, L. M. y SÁNCHEZ GARCÍA, J. comp. (1995): *Los planes insulares de ordenación en Canarias. Reflexiones metodológicas*, Colección Torriani 1, La Laguna.
- GARCÍA MANRIQUE, E. (2000): "Los espacios del turismo", in *Ponencias y Mesas Redondas del XVI Congreso de Geógrafos Españoles*, Málaga.
- GARCÍA RODRÍGUEZ, J. L. (1985): "La evolución de la población", in *Geografía de Canarias*, Ed. Interinsular Canaria, Santa Cruz de Tenerife.
- GARCÍA SANCHIZ, F. (1910): *Nuevo descubrimiento de Canarias: las leyendas y los peligros que tienen estas islas*, Ed. Biblioteca Renacimiento, Madrid.
- GARCÍA SANJUAN, C. (1968): "Canarias y el turismo", en *Información Comercial Española*, nº 421, Madrid.
- GAVIRIA, M. (1973): *Maspalomas – Costa Canaria. Un análisis de urbanismo turístico*, Las Palmas de Gran Canaria (inédito).
- GAVIRIA, M. et al. (1974): *España a go-go. Turismo chárter y neocolonialismo del espacio*, Ed. Turner, Madrid.
- GAVIRIA, M. et al. (1975): *El turismo de playas en España*, Ed. Turner, Madrid.
- GLAS, G. (1976): *Descripción de las Islas Canarias, 1764*, Ed. Instituto de Estudios Canarios, Goya Ediciones, Santa Cruz de Tenerife.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1987): *Legislación del suelo y ordenación territorial*, Consejería de Política Territorial, Santa Cruz de Tenerife.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1988): *Normativa turística canaria*, Consejería de la Presidencia, Santa Cruz de Tenerife.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1990 - 1996): *Resúmenes estadísticos agrícolas, ganaderos y forestales*, Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación, Santa Cruz de Tenerife.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1991 - 1999): *Economía Canaria*, Consejería de Economía y Hacienda, Las Palmas de Gran Canaria.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1993 a): *Guía metodológica para la realización de estudios de impacto de campos de golf en las Islas Canarias*, Viceconsejería de Medio Ambiente, Las Palmas de Gran Canaria.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1993 b): *Plan de Desarrollo de Canarias*, Consejería de Economía y Hacienda, Las Palmas de Gran Canaria.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1997): *Libro Blanco del turismo canario*, Consejería de Turismo y Transportes, Las Palmas de Gran Canaria.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1997): *Guía canaria de equipamientos en la naturaleza*, Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente, Las Palmas de Gran Canaria.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1998): *Libro Blanco de los transportes en Canarias*, Consejería de Turismo y Transportes, Las Palmas de Gran Canaria.
- GOBIERNO DE CANARIAS (2000): *Guía para la aplicación del Reglamento (CEE) 1836/93 en el Sector Turístico de la Comunidad Autónoma de Canarias*, Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente, Las Palmas de Gran Canaria.
- GOBIERNO DE CANARIAS (2001): *Evolución del turismo en las zonas competitivas de Canarias*, Consejería de Economía y Hacienda, Santa Cruz de Tenerife.
- GONZÁLEZ, M. y LEON, C. (1998): "Turismo y medio ambiente: la perspectiva de las empresas hoteleras" in *El turismo en Canarias*, Ed. Fundación FYDE - CajaCanarias, Santa Cruz de Tenerife.
- GONZÁLEZ, M. et al. (2001): "Rentabilidad social del patrimonio natural: valor dependiente de las visitas y valor de conservación", in Buendía Azorín, J. y Colino Sueiras, J. eds. (2001): *Turismo y Medio Ambiente*, Ed. Civitas, Colección Economía, Madrid.
- GONZÁLEZ DÍAZ, F. (1910): *Cultura y turismo*, Ed. Tipografía del Diario, Las Palmas de Gran Canaria.
- GONZÁLEZ HENRÍQUEZ, M. N. (1977): "Estudio de la vegetación litoral de la zona de Maspalomas", in *Botánica Macaronésica*, nº 4, Las Palmas de Gran Canaria.
- GONZÁLEZ HENRÍQUEZ, M. N. (1995): "Notas sobre la Characeae de El Charco de Maspalomas (Gran Canaria, Islas Canarias)", in *Botánica Macaronésica*, nº 21, Las Palmas de Gran Canaria.
- GONZÁLEZ HERNÁNDEZ, M. (2000): *Bienestar sostenible, innovación ambiental y valoración del paisaje en el turismo*, Departamento de Análisis Económico Aplicado, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (Tesis inédita).
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (1998): *Viajeros victorianos en Canarias. Imágenes de la sociedad isleña en la prosa de viaje*, Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- GONZÁLEZ MORALES, A. et al. (1993): "La dinámica en la distribución de la población en un gran espacio europeo del ocio: Gran Canaria" in *Nuevos procesos territoriales*, Universidad de Sevilla.
- GONZÁLEZ QUIJANO, C. (1995): "El mercado de reuniones, congresos e incentivos en España", in *Estudios Turísticos*, nº 126, Madrid.
- GORDON - BROWN, A. (1959): *Madeira and the Canary Islands. A concise guide for the visitor*, Robert Hale Ltd., London.
- GOZÁLVEZ PÉREZ, V. (1994): "La población", in *Geografía de España*, Ed. Océano Instituto Gallach, Barcelona.
- GOVERN DE LES ILLES BALEARS (2000 a): *Guía de buenas prácticas ambientales para instalaciones turísticas. La gestión de los residuos*, Ed. Conselleria de Medi Ambient, Palma de Mallorca.
- GOVERN DE LES ILLES BALEARS (2000 b): *Guía de buenas prácticas ambientales para instalaciones turísticas. La gestión del agua*, Ed. Conselleria de Medi Ambient, Palma de Mallorca.
- GRAU - BASSAS Y MAS, V. (1980): *Viajes de exploración a diversos sitios y localidades de la Gran Canaria*, Ed. El Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria.
- GUERRA DE LA TORRE, E. et al. (1990): *El turismo*, Ed. Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.



- GUERRA DE LA TORRE, E. et al. (1998): *El turismo en Canarias*. San Bartolomé de Tirajana, Ed. Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Santa Cruz de Tenerife.
- GUITIÁN AYNETO, C. y NADAL PERDOMO, I. (1985): "Gran Canaria. Comarca sur", in *Geografía de Canarias*, Tomo V, Ed. Interinsular Canaria, Santa Cruz de Tenerife.
- GUTIÉRREZ HERNÁNDEZ, P. (1985): "Relaciones entre turismo y comercio: un caso especial del impacto turístico", *IV Jornadas Económicas de Canarias*, Ed. Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- GUTIÉRREZ HERNÁNDEZ, P. (1988): *Estructura Comercial de Canarias. El Comercio Minorista: Localización, Jerarquías y Especialización*, Ed. Consejería de Economía y Comercio, Gobierno de Canarias y CEDOC, Las Palmas de Gran Canaria.
- HALL, C. M. y LEW, A. A. (1998): *Sustainable tourism. A geographical perspective*, Longman, Harlow.
- HANSEN MACHÍN, A. (1982): "Reflexiones sobre el desarrollo espacial del turismo en Gran Canaria", in *Homenaje a Jesús Arencibia*, Servicio de Publicaciones de Formación del Profesorado de Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife.
- HANSEN MACHÍN, A. y SANTANA SANTANA, A. (1990): *Mapa de las formas del Relieve de Gran Canaria*, Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S. (1987): *Arquitectura y urbanismo del turismo de masas en las Islas Canarias*, Ed. Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S. (1990 a): *Cuando los hoteles eran palacios. Crónica del turismo histórico en Canarias*, Ed. Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S. (1990 b): *Ingenierías históricas en San Bartolomé de Tirajana*, Ed. Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Las Palmas de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, J. y CABRERA ARMAS, L. G. (1988): *Historia de la electricidad en Canarias*, Ed. Grupo Endesa, Santa Cruz de Tenerife.
- HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, J. (1998): "Una aproximación a la distribución espacial reciente de los consumos eléctricos de Canarias", in *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, V. (1994): *El Centro de Iniciativas y Turismo de Gran Canaria*, Ed. Real Sociedad Económica de Amigos del País, Las Palmas de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (1993): "Espacio y políticas constructivas de carreteras en Canarias (siglo XIX y comienzos del XX)", *Vegueta*, nº 1, Las Palmas de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (1995): "Gasto medio de los turistas por Islas y comarcas en la Comunidad Canaria: implicaciones espaciales", *XIV Congreso Nacional de Geografía*. Salamanca.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (1998): "El impacto de las obras públicas con fines turísticos: el caso de las Islas Canarias", *Vegueta*, nº 3, Las Palmas de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (2000 a): "El desarrollo turístico de La Palma", in *La Palma: entre el uso y la protección del territorio*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de La Palma, Santa Cruz de La Palma.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (2000 b): "Las excursiones marítimas en Canarias", in *Actas II Jornadas de Turismo y Medio Ambiente en las Islas Baleares*, Palma de Mallorca.
- HERNÁNDEZ MARTÍ, M<sup>a</sup> C. y RAMÓN OJEDA, A. A. (1998): "La integración de la red de núcleos tradicionales de Gran Canaria en el modelo turístico", in *Actas de las V Jornadas de Geografía del Turismo*, Ed. Grup d'Estudis Turístics, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, G. (1983): *Estadística de las Islas Canarias, 1793 – 1806*, de Francisco Escolar y Serrano, Tomo I, Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, nº 11, Ed. Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura, Las Palmas de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, G. e IGLESIAS HERNÁNDEZ, M<sup>a</sup> L. (1999): *Los coches de hora. Historia oral de vida del transporte en Gran Canaria*, Ed. SALCAI, Las Palmas de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ TORRES, S. y MORALES MATOS, G. (1997): *El espacio industrial en Gran Canaria*, Ed. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ TORRES, S. (1998): "El paisaje industrial tradicional como recurso turístico en la isla de Gran Canaria", in *Actas de las V Jornadas de Geografía del Turismo*, Ed. Grup d'Estudis Turístics, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona.
- HERRERA PIQUÉ, A. (1978): *La ciudad de Las Palmas*, Ed. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- HERRERA PIQUÉ, A. (1987): *La batalla contra la armada holandesa de Van der Doez en el año 1599*, Ed. Patronato de Turismo del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife.
- HERRERA PIQUÉ, A. (1998): *Maspalomas antier*, Ed. Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.
- HERRERO ANGUITA, J. (1926): *Estudio del turismo y proyecto para su desarrollo en España mediante la creación de un Consejo Nacional y constitución de la Compañía Hispano – Americana de Turismo*, Barcelona.
- HODKINSON, E. (1964): *Guía turística de Gran Canaria*, Ed. Centro de Iniciativas y Turismo de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- HORNBY, W. F. y JONES, M. (1993): "Population Migration and Circulation", in *An introduction to Population Geography*, Cambridge University Press.
- HUNTER, C. y GREEN, H. (1995): *Tourism and the environment. A sustainable relationship?*, Routledge, London.
- INSKEEP, E. y KALLENBERGER, M. (1992): *An integrated approach to resort development. Six cases studies*, Ed. Organización Mundial del Turismo, Madrid.
- INSTITUT CATALÀ DEL CONSUM (2000): *Informe sobre l'aprofitament per tornos d'immobles d'ús turístic*, Barcelona (documento inédito).
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (1996): *Tabla intersectorial de la economía turística española*, Ministerio de Comercio y Turismo, Madrid.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (1997 a): *Estudio de los paquetes turísticos. Año 1996, y avance del verano 1997*, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (1997 b): *Turismo y desarrollo sostenible. Aproximación conceptual y documental*, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (1998): "El sector turístico en la economía española", *Información Comercial Española*, nº 768, Madrid.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (1999): *El turismo en España durante 1999*, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid.
- INSTITUTO DE TURISMO RESPONSABLE (1999): *Turismo responsable: una opción de futuro*, Madrid.
- INE (1956): *Reseña estadística de la provincia de Las Palmas*, Madrid.
- INE (1983): *Censo agrario de 1982*, Madrid.
- INE (1991): *Censo agrario de 1989*, Madrid.



- INE (1994 - 1997): *Encuesta de población activa, 1993 - 1996*, Madrid.
- INE (1998): *Directorio Central de Empresas*. Madrid.
- INE (1999): *Movimiento de viajeros en establecimientos hoteleros, 1998*, Madrid.
- ISTAC (1993 a): *Censos de Población y Viviendas, Canarias. 1991*, 2 tomos, Las Palmas de Gran Canaria.
- ISTAC (1993 b): *Indicadores municipales. Canarias 1991*, Ed. Gobierno de Canarias.
- ISTAC (1996, 1997, 1998, 1999): *Encuesta de alojamiento turístico en establecimientos hoteleros. Resumen anual*, Las Palmas de Gran Canaria.
- ISTAC (1996): *Estimación de la renta insular y municipal. Canarias 1991*, Las Palmas de Gran Canaria.
- ISTAC (1998): *Encuesta sobre el gasto turístico de Canarias. 1996*, Las Palmas de Gran Canaria.
- ISTAC (1999 a): *Anuario Estadístico de Canarias. 1998*, Las Palmas de Gran Canaria.
- ISTAC (1999 b): *Encuesta sobre el gasto turístico de Canarias. 1998*, Las Palmas de Gran Canaria.
- ISTAC (1999 c): *Encuesta de población. Canarias 1996*, Las Palmas de Gran Canaria (formato CD-ROM).
- ISTAC (1999 d): *Estructura social*, Las Palmas de Gran Canaria.
- ISTAC (1999 e): *La Economía en Cifras. Datos básicos de la Economía Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria.
- ISTAC (2000 a): *Encuesta sobre el gasto turístico de Canarias. 1999*, Las Palmas de Gran Canaria.
- ISTAC (2000 b): *Comercio Exterior de Canarias. 1998*, Santa Cruz de Tenerife.
- JARDÍN BOTÁNICO VIERA Y CLAVIJO (1980): "Avifauna de Maspalomas antes y ahora", in *Aguayro*, nº 121, Las Palmas de Gran Canaria.
- JARVILOUMA, J. (1992): "Alternative tourism and the evolution of tourist areas", *Tourism Management*, nº 13.
- JILIBERTO, R. coord. (1996): *Indicadores ambientales: una propuesta para España*. Ministerio de Medio Ambiente, Madrid.
- JIMÉNEZ, M. V. et al. (1998): "Servicios a las empresas en Canarias", in *Situación*, Serie Estudios Regionales del BBV, Bilbao.
- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, S. (1953): "Excelencias y atractivos de Tirajana", in *Falange*, 28 de agosto de 1953, Las Palmas de Gran Canaria.
- JONES, C.B. et al. (1998): "The future role of theme parks in international tourism", in <http://www.erasf.com/erasf>
- JORGE MILLARES, M. (1993): *Guía de Gran Canaria*, Ed. El País - Aguilar, Madrid.
- JORGE MILLARES, M. (1996): "El turismo en Las Palmas a través de la Revista Isla (1946 - 1969): del trasatlántico al chárter", in *Boletín Millares Carlo*, nº 15, Las Palmas de Gran Canaria.
- JUNTA PROVINCIAL DE TURISMO DE GRAN CANARIA (1951): *Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria.
- JURDAO ARRONES, P. (1979): *España en venta: compra de suelos por extranjeros y colonización de los campesinos en la Costa del Sol*, Ed. Ayuso, Madrid.
- KLEMM, M. (1992): "Sustainable tourism development", *Tourism Management*, 13.
- KURTTI, J. (1996): *Since the world began. Walt Disney World. The first 25 years*. Hyperion, New York.
- LA CAIXA (2000 a): *Anuario Comercial de España*, Ed. Servicio de Estudios de la Caja de Ahorros y Pensiones de Barcelona, Barcelona.
- LA CAIXA (2000 b): *Anuario Social de España*, Ed. Fundación "la Caixa", Barcelona.
- LATIESA RODRÍGUEZ, M. y ÁLVAREZ SOUSA, A. eds. (2000): *El turismo en la sociedad contemporánea, diversificación, competitividad y desarrollo*, Ed. Proyecto Sur, Granada.
- LATIMER, F. (1888): *The english in Canary Islands. Being a journal in Tenerife and Gran Canaria*, Ed. Western Daily Mercury, London.
- LAWS, E. et al., eds. (1998): *Embracing and managing change in tourism*, Routledge, London.
- LE CANARIEN (1959): *Crónicas francesas de la Conquista de Canarias*, Ed. Instituto de Estudios Canarios y el Museo Canario, La Laguna - Las Palmas de Gran Canaria.
- LEE, H. (1888): *Madeira and the Canary Islands. A handbook for tourists*, Ed. Lee and Nightingale, Liverpool.
- LEÓN Y CASTILLO, F. de (1978): *Mis tiempos*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Madrid.
- LINDSAY, J. (1986): "Carrying capacity for tourism development in National Parks of the United States", *Industry and Environment*, January - March.
- LODGE, D. (1991): *Paradise news*, Penguin Books, Londres.
- LOMOSCHITZ MORA-FIGUEROA, A. (2000): *Guía de Geología y Paisaje: Caldera de Tirajana*, Ilustre Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Las Palmas de Gran Canaria.
- LÓPEZ OLIVARES, D. (1999): "Las tendencias de la demanda y las políticas turísticas integradas, como instrumentos de revitalización de los espacios rurales españoles de interior", in *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 28, Madrid.
- LOZATO-GIOTART, J. P. (1990): *Geografía del turismo*, Ed. Masson, Barna.
- LOZATO-GIOTART, J. P. (1991): *Mediterráneo y Turismo*, Ed. Masson, Barna.
- LUIS GÓMEZ, A. (1987): "La evolución internacional de la Geografía del ocio", in *Geocrítica*, Barna.
- LUIS GÓMEZ, A. (1988): *Aproximación histórica al estudio de la Geografía del ocio*, Ed. Antropos, Barna.
- LLORET ARENAS, J. L. (1993): "Los centros comerciales. Situación actual y futuro", in *Revista Información Comercial Española*, nº 713, Madrid.
- MACHADO CARRILLO, A. (1990): *Ecología, Medio Ambiente y desarrollo turístico en Canarias*, Ed. Consejería de la Presidencia del Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- MACHADO CARRILLO, A. (1998): *Biodiversidad. Un paso por el concepto y las Islas Canarias*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.
- MACHADO DEL HOYO, F. (1983): "La hostelería canaria. Solidaridad sectorial" in *El turismo en Canarias*, Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- MADOZ, P. (1986): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar. Canarias*, Edición facsimil, Ámbito Ed., Salamanca.
- MALUQUER Y VILADOR, J. (1906): *Recuerdo de un viaje a Canarias*, Imprenta Henrich, Barcelona.
- MARGALEF, R. (1992): *Ecología*, Ed. Planeta, Barcelona.
- MARÍN, C. Y MENDARO, F. (1996): *Turismo y desarrollo sostenible. El desafío ante el Siglo XXI. Los casos de Lanzarote, Menorca y Sierra de Las Nieves*, Ed. Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTEL GONZÁLEZ, F. (1993): "El sur y oeste grancanario", in *Geografía de Canarias*, Tomo II, Ed. Prensa Ibérica, Las Palmas de Gran Canaria.



- MARTÍN, P. (2000): "Náutica deportiva. Viento en popa", in *Revista de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente*, nº 490, Madrid.
- MARTÍN ESQUIVEL, J. L. et al. (1995): *La red canaria de Espacios Naturales protegidos*, Ed. Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍN ESQUIVEL, J. L. et al. (1997): "La biodiversidad: nuestra rica y variada herencia", in *Medio Ambiente Canarias*, nº 5, Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍN GALÁN, F. et al. (1978): "El sistema de dunas de Maspalomas. Valor científico y reflexión ecologista", in *Aguayro*, nº 97, Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍN GALÁN, F. et al. (1985): "Gran Canaria", in *Geografía de Canarias*, Ed. Interinsular Canaria, Santa Cruz de Tenerife.
- MARTÍN HERNANDO, M. Á. (1994): *Espacio y Comercio al por menor en la Región de Murcia*. Ed. Caja de Ahorros del Mediterráneo, Murcia.
- MARTÍN MARTÍN, V. O. (2000): *El turismo en el sur de Tenerife: de la renta agraria a la renta del ocio*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria y Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.
- MARTÍN PLASENCIA, N. R. (1999): *Maspalomas: pioneros del turismo*, Ed. Ideas, Colección Cronos, nº 35, Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍN RUIZ, J. F. (1984): "Desarrollo demográfico y crecimiento espacial de las áreas turísticas de la isla de Tenerife", in *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 30, Madrid - Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍN RUIZ, J.F. (1985): *Dinámica y estructura de la población de las Canarias Orientales (siglos XIX y XX)*. Ed. Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Madrid.
- MARTÍN RUIZ, J. F. y GONZÁLEZ MORALES, A. (1990): *El campo en Gran Canaria*, Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria, Colección Guagua, nº 67, Madrid.
- MARTÍN SANTANA, J. D. (1998): "Ganadería" in *Gran Canaria Siglo XXI. Diagnóstico de situación*, Tomo I, Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, J. (1986): *Las dunas de Maspalomas: geología e impacto del entorno*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍNEZ MIRALLES, J. (1978): *Hoteles de Canarias. Guía de información hotelera*, Ed. Asociaciones Provinciales de Directores de Hotel de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria.
- MARZOL JAÉN, M<sup>a</sup> V. (1987): *Las precipitaciones en las Islas Canarias*, Ed. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, La Laguna.
- MARZOL JAÉN, M<sup>a</sup> V. (1988): *La lluvia, un recurso natural para Canarias*, Ed. Servicio de Publicaciones de la Caja General de Ahorros de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- MATAS, V. (1999): *El turismo de reuniones 1998. Informe estadístico*, Spain Convention Bureau, Madrid.
- MAURICIO SUBIRANA, S. (1994): *La franquicia sobre el consumo en Canarias. Análisis histórico y régimen actual*, Ed. Instituto Canario de Administración Pública, Gobierno de Canarias y Marcial Pons, Madrid.
- McKERCHER, B. (1993): "The unrecognised threat to tourism: can tourism survive sustainability?" *Tourism Management*, 14.
- MEDINA MUÑOZ, D. R. (1998): "Turismo", in *Gran Canaria Siglo XXI. Diagnóstico de situación*, Tomo I, Las Palmas de Gran Canaria.
- MELCHIOR NAVARRO, M<sup>a</sup> M. coord. (1998): *El turismo en Canarias*, Ed. Fundación FYDE - CajaCanarias, Santa Cruz de Tenerife.
- MELIÁN GONZÁLEZ, A. et al. (1998): "Pesca y acuicultura" in *Gran Canaria Siglo XXI. Diagnóstico de situación*, Tomo I, Las Palmas de Gran Canaria.
- MÉNDEZ CASTRO, J. (1981): "Franceses en Maspalomas en 1658", in *Boletín Millares Carlo*, Vol. II, nº 4, Las Palmas de Gran Canaria.
- MÉNDEZ DE LA MUELA CONSULTORES TURÍSTICOS (1990): *Previsiones de crecimiento de la oferta turística en Canarias*, 2 tomos, Banco Hipotecario de España, Madrid.
- MÉNDEZ, R. y MOLINERO, F. (1994): "Significado espacial de la terciarización económica", in *Geografía de España*, Ed. Ariel, Barcelona.
- MESPLIER, A. (2000): *Geografía del turismo en el mundo*, Ed. Síntesis, Madrid.
- MILLARES CANTERO, S. (1987 a): "La construcción de obras hidráulicas y carreteras en Gran Canaria: Rafael Guerra del Río como Ministro de Obras Públicas (1933 - 1935)" in *Actas del VI Coloquio de Historia Canario - Americana*, tomo I, Las Palmas de Gran Canaria.
- MILLARES CANTERO, S. (1987 b): *Rafael Guerra del Río. De "joven bárbaro" a Ministro de Obras Públicas*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Colección Guagua, Madrid.
- MILLARES TORRES, A. (1899): "Un viaje al valle de Tirajana", in *Revista El Museo Canario*, tomo V, Las Palmas de Gran Canaria.
- MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN (1992): *Desarrollo rural. Ejemplos europeos*. Ed. IRYDA, Madrid.
- MINISTERIO DE COMERCIO Y TURISMO e IRESCO (1977): *Nuevas formas de comercio en España*, Madrid.
- MINISTERIO DE COMERCIO Y TURISMO e IRESCO (1978): *Informe general sobre el Comercio Interior en España*, Madrid.
- MINISTERIO DE COMERCIO Y TURISMO e IRESCO (1983): *Características estructurales del comercio en España*, Madrid.
- MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO (1992): *Ventajas y desventajas de la implantación del pequeño comerciante en un centro comercial*, 2 tomos, Colección Estudios nº 52, Madrid.
- MINISTERIO DE COMERCIO Y TURISMO (1993): *Atlas Comercial de España*, V Volúmenes, Colección Estudios de Comercio Interior nº 54, Madrid.
- MINISTERIO DE COMERCIO Y TURISMO (1995 a): *Informe sobre el Comercio Interior y la Distribución en España*, Tomo I, Análisis Descriptivo, Madrid.
- MINISTERIO DE COMERCIO Y TURISMO (1995 b): *Análisis Territorial del Comercio Minorista*, Colección Estudios de Comercio Interior nº 56, Madrid.
- MINISTERIO DE COMERCIO Y TURISMO (1996): *Comercio mayorista: Análisis por Comunidades Autónomas*, II Volúmenes, Colección Estudios de Comercio Interior nº 61, Madrid.
- MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA (2000): *España: un turismo sostenible*, Ed. Centro de Publicaciones y Documentación del Ministerio de Economía y Hacienda y Centro de Publicaciones del Ministerio de Medio Ambiente, Madrid.
- MINISTERIO DE FOMENTO (1997): *Precio medio de metro cuadrado de las viviendas. 1987-96*. Madrid.
- MINISTERIO DE INFORMACIÓN Y TURISMO (1964): *Estudio para la planificación turística de las Islas Canarias*, Madrid.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (1990): *Evaluación de la eficiencia económica de la demanda turística extranjera*, Madrid.
- MIRANDA FERRERA, M. (1995): *Destino Gran Canaria*, Ed. Idea, Colección Cronos, Santa Cruz de Tenerife.
- MIZUMO, S. (1989): *La calidad total en la empresa*, Ed. Price Waterhouse, Madrid.



- MOLINA, S. (1986): *Turismo y ecología*, Ed. Trillas, México.
- MOLITOR, G. T. (1999): "The next 1000 years: the big five engines of economic growth", in *The Futurist*, nº december.
- MONORY, R. (1992): "Futuroscope: un concept de loisirs dynamique pour régénérer l'économies locale", in *La Gazette Officielle du Tourisme*, 14 septiembere, París.
- MONTELONGO PARADA, V. (1978): "Proyecto de Parque Natural Dunas de Maspalomas", in *Aguayro*, nº 105, Las Palmas de Gran Canaria.
- MONTELONGO PARADA, V. (1994): "Dunas de Maspalomas", in *Aguayro*, nº 209, Las Palmas de Gran Canaria.
- MONTERO, J. (1847): *Historia militar de las Islas Canarias, desde la Conquista a nuestros días*, Imp. Vicente Bonnet, Santa Cruz de Tenerife.
- MONTERO MURADAS, I. coord. (1998): *El comercio minorista en Canarias*, Ed. Consejería de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias, FYDE y IUDE, Santa Cruz de Tenerife.
- MONTESDEOCA, F. (1995): "Plan de calidad del turismo en las Islas Canarias", in *Calidad en turismo, el camino hacia la excelencia*, Instituto de Turismo de España, Madrid.
- MONTES VALLES, P. (1991): *Guía hotelera profesional de Gran Canaria*, Lanzarote y Fuerteventura, Ed. Guías Técnicas de Hostelería, Las Palmas de Gran Canaria.
- MORA MORALES, M. (1995): *Los espacios naturales de Gran Canaria*, Ed. Globo, La Laguna.
- MORALES LEZCANO, V. (1992): *Los ingleses en Canarias*, Ed. Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, Madrid.
- MORALES MATOS, G. y SANTANA SANTANA, A. (1993): "Procesos de construcción y transformación del litoral grancañario inducidos por el fenómeno turístico", *Revista Eria*, nº 22, Oviedo.
- MORALES MATOS, G. y CÁCERES MORALES, E. (1998): "Estrategias territoriales del turismo en Canarias (España)", in *Actas de las V Jornadas de Geografía del Turismo*, Ed. Grup d'Estudis Turístics, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona.
- MORALES MATOS, G. et al. (1999): "Promoción e imagen del turismo en Canarias", in *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 28, Madrid.
- MORENO, J. C. (1914): *Cosas de antaño. Menudencias históricas de la División de 1852*, Tipografía del Diario, Las Palmas de Gran Canaria.
- MORENO JIMÉNEZ, A. y ESCOLANO UTRILLA, S. (1992): *El comercio y los servicios para la producción y el consumo*, Ed. Síntesis, Madrid.
- MORENO MEDINA, C. (1997): *Los caminos de Gran Canaria*, Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- MUNUERA ALEMÁN, J. L. (1986): "La venta ambulante y los mercadillos populares frente a otras fórmulas comerciales", in *Estudios sobre consumo*, nº 9, Ed. Librería Marcial Pons, Madrid.
- NADAL PERDOMO, I. y GUITIAN AYNETO, C. (1983): *El Sur de Gran Canaria: entre el turismo y la marginación*. Ed. Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, nº 9, Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura, Madrid.
- NARANJO RODRÍGUEZ, R. (1999): *Maspalomas, espacio natural*, Ed. Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Santa Cruz de Tenerife.
- NAVARRO IBÁÑEZ, M. y BECERRA DOMÍNGUEZ, M. (1995): "Una década de turismo, 1985 - 1994", in *Papeles de Economía Española*, nº 15, Madrid.
- NAVARRO RUIZ, C. (1933): *Páginas históricas de Gran Canaria*, Tipografía del Diario, Las Palmas de Gran Canaria.
- NAVARRO RUIZ, C. (1936): *Sucesos históricos de Gran Canaria*, Tipografía del Diario, Las Palmas de Gran Canaria.
- NAVARRO, D. J. (1977): *Recuerdos de un noventón*, Ed. El Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria.
- NÚÑEZ RODRÍGUEZ, J. A. (1991): "El sector industrial canario", in *Información Comercial Española*, 8-21 de julio de 1991, Madrid.
- OCDE (1995): *Gestión de zonas costeras. Políticas integradas*, Ed. Mundiprensa, Madrid.
- OLIVE, P. de (1865): *Diccionario Estadístico - Administrativo de las Islas Canarias*, Ed. Tipografía Jaime Jepús, Barcelona.
- OMT (1991): *Nuevas formas de demanda, nuevos productos*, Madrid.
- OMT (1992): *Directrices: ordenación de los parques nacionales y otras zonas protegidas para el turismo*, Madrid.
- OMT (1994): *Planificación nacional y regional del turismo: metodologías y estudios de casos*, Madrid.
- OMT (1997 a): *Tiempo compartido: la nueva fuerza del turismo*, Madrid.
- OMT (1997 b): *Turismo de personas mayores*, Madrid.
- OMT (1997 c): *Calidad, un reto para el turismo*, Madrid.
- OMT (1997 d): *Turismo rural: una solución para el desempleo, el desarrollo local y el medio ambiente*, Madrid.
- OMT (1997 e): *Desarrollo turístico sostenible. Guía para planificadores locales*, Madrid.
- OMT (1997 f): *Guía práctica para el desarrollo y uso de indicadores de desarrollo sostenible*, Madrid.
- OMT (1997 g): *Reunión de líderes del turismo mundial sobre los efectos sociales del turismo*, Madrid.
- OMT (1997 h): *Guía práctica para el desarrollo y uso de indicadores de turismo sostenible*, Madrid.
- OMT (1997 i): *Lo que todo gestor turístico debe saber*, Madrid.
- OMT (1998 a): *Introducción al turismo*, Madrid.
- OMT (1998 b): *Manual sobre reducción de los efectos de las catástrofes naturales en zonas turísticas*, Madrid.
- OMT (1999 a): *Promoción de destinos turísticos en el ciberespacio: retos del marketing electrónico*, Madrid.
- OMT (1999 b): *Mercados emisores de turismo. Visión general y análisis de las características de los países*, Madrid.
- OMT (1999 c): *Turismo: panorama 2020*, Madrid.
- OMT (1999 d): *Changes in leisure time, the impact on tourism*, Madrid.
- OMT (2000 a): *Evaluación de la incidencia económica del turismo*, Madrid (formato Cd - Rom).
- OMT (2000 b): *Turismo y transporte aéreo*, Madrid.
- OMT (2001): *El programa 21 en el mundo de los viajes y del turismo. Hacia un desarrollo sostenible*, Madrid.
- OREJA RODRÍGUEZ, J. R. (1998): "Análisis estratégico de la empresa hotelera en Canarias" in *El turismo en Canarias*, Ed. Fundación FYDE - CajaCanarias, Santa Cruz de Tenerife.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL (1957): *Perspectivas de la economía canaria*, Las Palmas de Gran Canaria.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL (1963): *Canarias: anexo al Plan de Desarrollo Económico y Social, años 1964 a 1967, separata quinta (turismo y transportes)*, Las Palmas de Gran Canaria.
- O'SHANAHAN, A. (1996): *Caminos viejos de Gran Canaria*, Ed. Idea, Santa Cruz de Tenerife.



- PARREÑO CASTELLANO, J. M. y DOMÍNGUEZ DOMÍNGUEZ, I. (1997): "La competencia entre los productores canarios y marroquíes en el mercado comunitario del tomate", in *Revista Agricultura y Sociedad*, nº 83, Madrid.
- PATRONATO DE TURISMO (1929): *Guía oficial de hoteles, pensiones, casas de viajeros, restaurantes y garajes*, Madrid.
- PAYNO y SAMPEDRO (1980): "El sector de la construcción. Informe Payno" in *Informe sobre la posible adhesión de Canarias a las Comunidades Europeas*, EDEIC, Dossier Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- PEARCE, D. y KIRK, R. (1986): "Carrying capacities for coastal tourism", *Industry and Environment*, January - March, 3-7.
- PEARCE, D. (1988): *Desarrollo turístico*, Ed. Trillas, México.
- PEDREÑO MUÑOZ, A. y MONFORT MIR, V. (1996): *Introducción a la economía del turismo en España*, Ed. Civitas, Madrid.
- PÉREZ CALATAYUD, F. y OTROS (1997): "Actividad aseguradora y timesharing en el marco de la Zona Especial Canaria (ZEC)", Serie: *Estudios Regionales*, Banco de Bilbao y Vizcaya, Bilbao.
- PÉREZ DE LAS HERAS, M. (1999): *La guía del ecoturismo o cómo conservar la naturaleza a través del turismo*, Mundi - prensa Libros, Madrid.
- PESCADOR MONAGAS, F. (1997): *Viaje a través del patio*, Ed. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Madrid.
- PETERS, T. J. y WATERMAN, J. (1983): *En busca de la excelencia*, Ed. Plaza & Janés, Barcelona.
- PEYPOCH DE PERERA, L. (1930): "La economía del turismo", in *Canarias Turista*, nº 215, Las Palmas de Gran Canaria.
- PINTO Y DE LA ROSA, J. M. (1996): *Apuntes para la Historia de las antiguas fortificaciones de Canarias*, Ed. Museo Militar Regional de Canarias, Madrid.
- PITARD, J. y PROUST, L. (1908): *Les Îles Canaries. Description de l'Archipel*. Ed. Librairie des Sciences Naturelles, París.
- POMMER-ESCHE, E. von (1906): *Die Canarischen Inseln*, Berlín.
- PRIESTLY, G. J y SABI BONASTRE, J. (1995): "Una modalidad turística en auge: el golf" in *La formación, la rehabilitació i les noves modalitats turístiques*, Servei de Publicacions de la Universitat de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- PRIESTLY, G. J., EDWARDS, J. y COCCOSIS, H. (1996): *Sustainable tourism: European experiences*, CAB international, Oxon, London.
- PUERTA CANSECO, J. (1988): *Descripción geográfica de las Islas Canarias*, Ed. Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife (obra de 1897).
- QUEROL MÜLLER, F. de (1992): "Efemérides generales de la aeronáutica canaria", in *La Torre de Gando, 1740. Museo Aeronáutico, 1982*, Ed. Mando Aéreo de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- RAMÍREZ GARCÍA, R. y ALONSO AGUIAR, Mª L. (1995): "Geografía comercial de España. Canarias", in *Distribución y Consumo*, abril - mayo, Madrid.
- RAMÍREZ MUÑOZ, M. (1995): *Para las aves de paso. [Nacimiento de la aviación en Canarias: el aeropuerto de Gando y el Cabildo Insular de Gran Canaria]*, Ed. Edirca, Las Palmas de Gran Canaria.
- RAMÍREZ MUÑOZ, M. (1996): "Gando y el enlace aéreo Península - Canarias. Proyectos y primeras realidades: L.A.P.E. (1934 - 1935)", in *Boletín Millares Carlo*, nº 15, Las Palmas de Gran Canaria.
- RAMÍREZ MUÑOZ, M. y GALVÁN GONZÁLEZ, E. (2000): *El Real Club Náutico de Gran Canaria (1908 - 2000). Deporte cultura y relaciones humanas en una sociedad atlántica*, Ed. Real Club Náutico de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- RAMOS RAMOS, R. (1998): "Tiempo compartido", in *Gran Canaria Siglo XXI. Diagnóstico de situación*, Tomo I, Las Palmas de Gran Canaria.
- REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS (1906): *Problemas de Canarias*, Santa Cruz de Tenerife.
- REINA Y LORENZO, F. V. (1893): *Descripción general del litoral de la isla de Gran Canaria*, Ed. Establecimiento Tipográfico de Jaime Jepús, Barcelona.
- REVISTA CANARIAS TURISTA (1910 - 1914; 1930 - 1931)
- REVISTA CONSTRUCCIÓN (1988)
- REVISTA COSTA CANARIA (1965 - 1977)
- REVISTA GRÁFICA ISLAS CANARIAS. TURISMO, COMERCIO, INDUSTRIA, NAVEGACIÓN, AGRICULTURA, ARTES, CIENCIA Y LITERATURA (1937)
- REVISTA ISLA (1945 - 1970)
- REVISTA ISLA AZUL (1972 - 1977)
- REVISTA MASPALOMAS ECONÓMICA (1997 - 1999)
- REVISTA TURISMO Y ECONOMÍA (2001)
- RIEDEL, U. (1972): "Las líneas de desarrollo del turismo en las Islas Canarias", in *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 18, Madrid.
- RÍOS LÓPEZ, E. (1991): "La agricultura canaria de exportación de cara al nuevo modelo de adhesión de las Islas a la Comunidad Europea", in *Boletín Económico de Información Comercial Española*, nº 2.287 - 2.288, Madrid.
- RODRÍGUEZ BRITO, W. (1986): *La agricultura de exportación en Canarias (1940 - 1980)*, Ed. Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca del Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- RODRÍGUEZ BRITO, W. (1995): *El agua en Canarias y el siglo XXI*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- RODRÍGUEZ DÍAZ, M y GARCÍA FALCÓN, J. M. (1998): "Los centros comerciales en Canarias", in *El Comercio minorista en Canarias*, Ed. Consejería de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias, FYDE y IUDE, Santa Cruz de Tenerife.
- RODRÍGUEZ MARTÍN, J. Á. (1978): "Algunas reflexiones teóricas sobre el proceso inmobiliario en Canarias. Construcción, turismo y ciudades", in *Información Comercial Española*, nº 543, Madrid.
- RODRÍGUEZ MARTÍN, J. Á. (1983): "Economía 1936-1979", in *Canarias siglo XX*, Las Palmas de Gran Canaria.
- RODRÍGUEZ MARTÍN, J. Á. (1985): "El turismo en la economía canaria: delimitación e impacto económico" in *El turismo en Canarias*, Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- RODRÍGUEZ YÁNEZ, J. J. (1992): "Intervención arqueológica la Necrópolis de Lomo de Maspalomas", in *Investigaciones Arqueológicas*, nº 5, Santa Cruz de Tenerife.
- RONQUILLO, M. y AZNAR VALLEJO, E. (1998): *Repartimientos de Gran Canaria*, Ed. Museo Canario y Cabildo Insular de Gran Canaria, Madrid.
- RUBALCAVA BERMEJO, L. (1996): "La situación actual de los servicios a empresas en España", in *Revista del Colegio Oficial de Economistas*, número monográfico, Madrid.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1991): *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, 3 tomos, edición facsímil, Ed. Gobierno de Canarias y dos instituciones, Madrid.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1994): "Relaciones circunstanciadas de las operaciones navales de desembarco efectuadas en las islas de Gran Canaria y La Gomera por parte de la escuadra holandesa mandada por el almirante Pieter Van der Does (1959)" *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 40, Madrid - Las Palmas de Gran Canaria.



- SABATÉ BEL, F. (1993): *Burgados, tomates, turistas y espacios protegidos*, Caja General de Ahorros de Canarias, Madrid.
- SALINAS CHAVEZ, E. (2001): "Capacidad de carga turística", in *www.geoturismo.aztecaonline.net*, Bolivia.
- SALVAL, V. (1978): "España y su turismo de masas. El fin de una etapa: un país marcado por el turismo", in *Información Comercial Española*, nº 533, Madrid.
- SÁNCHEZ DÍAZ, J. et al. (1995): *Cartografía del potencial del medio natural de Gran Canaria. Memoria y planos*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Pamplona.
- SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J. M. (1994): "Los primeros faros de Canarias: unos edificios iluminadores del progreso", X Coloquio de Historia Canario – Americana, Tomo I, Las Palmas de Gran Canaria.
- SÁNCHEZ TERRY, M. A. (1987): *Faros españoles del océano*, Ed. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid.
- SANTANA SANTANA, A. (1992 a): "Análisis territorial del poblamiento prehistórico de Gran Canaria: delimitación de agrupaciones territoriales", in *Vegueta*, nº 0, Las Palmas de Gran Canaria.
- SANTANA SANTANA, A. (1992 b): *Paisajes históricos de Gran Canaria*, Cabildo Insular de Gran Canaria y Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- SANTANA SANTANA, M<sup>a</sup>. del C. (1993): *La producción del espacio turístico en Canarias*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, colecc. Geografía, Las Palmas de Gran Canaria.
- SANTOYO, J. C. (1979): "La Conquista de las Canarias. Diario de un ataque holandés a Gran Canaria y Gomera en 1599", in *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 25, Madrid – Las Palmas de Gran Canaria.
- SANZ PRATS, J. A. (1992): "El tomate de Marruecos en la política mediterránea de la Comunidad Europea", in *Canarias Agraria y Pesquera*, nº 16, Santa Cruz de Tenerife.
- SARMIENTO GARCÍA, M. (1995): "El mercado de ferias y exposiciones y otros viajes de negocios", in *Estudios Turísticos*, nº 126, Madrid.
- SATURNO (1999): *Guía profesional de establecimientos turísticos e infraestructuras para congresos y convenciones de Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria.
- SCHLÜTER, R. (2000): *Investigación en turismo y hostelería*, Ed. Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos, Buenos Aires.
- SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (1995): "Liberalización de la contratación en el mercado turístico alemán", in *Estudios Turísticos*, nº 125, Madrid.
- SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (1996): *Futures: Plan Marco de Competitividad del Turismo Español, 1996 - 1999*, Madrid.
- SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (1999 a): *Anuario de Estadísticas de Turismo de España*, Madrid.
- SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (1999 b): *Estudio de los paquetes turísticos, año 1995, temporada de verano*, Madrid.
- SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (1999 c): *Estudio de los paquetes turísticos, año 1995, temporada de invierno*, Madrid.
- SERVICIO DE ARQUEOLOGÍA DEL MUSEO CANARIO (1993): *Carta arqueológica del término municipal de San Bartolomé de Tirajana* (inédito).
- SHELBY, A. et al. (1984): "A conceptual framework for carrying capacity determination", *Leisure Sciences*, vol. 6, nº 4.
- SOSA, F. J. de (1994): *Topografía de la isla Afortunada de Gran Canaria*, Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria (obra de 1678).
- STABLER, M. J. (1997): *Tourism sustainability*, Cab. International, Wallingford.
- STONE, O. (1995): *Tenerife y sus seis satélites*, 2 tomos, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria (obra original de 1887).
- SUÁREZ GRIMÓN, V. et al. (1995): *La comarca de Tirajana en el Antiguo Régimen*, Ed. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Las Palmas de Gran Canaria.
- SUÁREZ GRIMÓN, V. (1996): "La génesis de los ayuntamientos modernos en Canarias", in *Boletín Millares Carlo*, nº 15, Las Palmas de Gran Canaria.
- SUÁREZ RODRÍGUEZ, C. y HERNÁNDEZ CALVENTO, L. (1998): "Impactos ambientales provocados por los equipamientos turísticos en los ecosistemas dunares", in *Medio Ambiente Canarias*, nº 7, Las Palmas de Gran Canaria.
- SUÁREZ MORENO, F. (1997): *Mogán, de pueblo aislado a cosmopolita*, Ed. Ayuntamiento de Mogán.
- SUBSECRETARÍA DE TURISMO (1965): *Datos informativos*. Las Palmas, Madrid.
- TAMAMES, R. y FUSTER LAREU, J. (1976): *El empleo del ocio y otros temas*, Ed. Ciclostil, Madrid.
- TEYDA (1991): "La industria turística en Canarias", in *Actas del VIII Coloquio de Historia Canario – Americana*, Las Palmas de Gran Canaria.
- THUMERELLE, P. J. (1996): *Las poblaciones del mundo*, Ed. Cátedra, Col. Geografía Menor, Madrid.
- THRURSTAN, E. P. (1889): *The Canaries for consumptives*, W. H. Allen and Co., London.
- TORRE, C. de la (1966): *Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote*, Ed. Destino, Barcelona.
- TORRIANI, L. (1978): *Descripción de las Islas Canarias*, Goya Ed., Santa Cruz de Tenerife.
- TOUS MELIÁ, J. (1997): *Descripción geográfica de las Islas Canarias [1740 – 1743] de Don Antonio Riviere*, Ed. Museo Militar Regional de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- TRESPALACIOS GUTIÉRREZ, J. A. (1995): *La estructura del comercio minorista y mayorista en Asturias y su evolución por municipios y comarcas*, Ed. Cámara de Comercio Industria y Navegación de Oviedo, Oviedo.
- TRIBE, J. (2000): *Economía del ocio y el turismo*, Ed. Síntesis, Madrid.
- TRIVIÑO, F. J. (1992): "Maspalomas: la construcción de la ciudad del turismo (1 y 2)", in *La Provincia*, 17 y 18 de octubre de 1992, Las Palmas de Gran Canaria.
- TRUJILLO RAMÍREZ, O. (1996): "La avifauna de la Charca de Maspalomas", in *Medio Ambiente Canarias*, nº 2, Las Palmas de Gran Canaria.
- TRUJILLO RAMÍREZ, O. (1998): "La Charca de Maspalomas: recuperación de un ambiente acuático en Canarias", in *La Garcilla*, nº 101, Madrid.
- TUDURÍ, C. (2001): "El impacto social del turismo en el Caribe. La trastienda del desarrollo turístico", in *Editur*, nº 2.134, Barcelona.
- UNELCO (1992): *La actividad de UNELCO durante el período 1975-1991: efectos en el sistema socioeconómico canario*, Ed. Grupo Endesa, Las Palmas de Gran Canaria.
- VALDÉS, L. y RUIZ, A. (1996): *Turismo y promoción de destinos turísticos: implicaciones empresariales*, Universidad de Oviedo, Oviedo.
- VALDÉS PELÁEZ, L. (2001): "Turismo, desarrollo y sostenibilidad", in Buendía Azorín, J. y Colino Sueiras, J. eds. (2001): *Turismo y Medio Ambiente*, Ed. Civitas, Colección Economía, Madrid.



- VALENZUELA RUBIO, M. et al. (1992): "Geografía del turismo y ocio", in *La Geografía en España, (1970 - 1990)*, Ed. Fundación Banco Bilbao - Vizcaya, Madrid.
- VERA GALVÁN, J. R. (1984): "El turismo", in *Geografía de Canarias*, Ed. Interinsular Canaria, Tomo III, Santa Cruz de Tenerife.
- VERA GALVÁN, J. R. (1987): "Turismo y espacio: el problema de la producción y apropiación privada de los espacios naturales", in *I Jornadas de Historia de Lanzarote y Fuerteventura*, tomo I, Puerto del Rosario.
- VERA, J. F. y MARCHENA, M. (1995): "El modelo turístico español", in *Introducción a la economía del turismo en España*, Ed. Civitas, Madrid.
- VERA REBOLLO, J. F. et al. (1997): *Análisis territorial del turismo: una nueva geografía del turismo*, Ed. Ariel, Barcelona.
- VERANO TACORONTE, D. (1998): "Agricultura" in *Gran Canaria Siglo XXI. Diagnóstico de situación*, Tomo I, Las Palmas de Gran Canaria.
- VERNEAU, R. (1981): *Cinco años de estancia en las Islas Canarias*, Ed. J.A.D.L., Santa Cruz de Tenerife (obra original de 1891).
- VIERA Y CLAVIJO, J. (1982 a): *Historia de Canarias*, Goya Ed., Santa Cruz de Tenerife.
- VIERA Y CLAVIJO, J. (1982 b): *Diccionario de Historia Natural de las Islas Canarias*, Ed. Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, Madrid.
- VILLALBA MORENO, E. (1978): *Estudio del cultivo del tomate en Tenerife y Gran Canaria*, Ed. Instituto Tinerfeño de Expansión Económica, Santa Cruz de Tenerife.
- VILLALOBOS CABRERA, F. (1991): *La influencia del turismo social para la tercera edad en el empleo balear*, IMSERSO, Madrid.
- VV. AA. (1934): *Pequeña guía de Las Palmas de Gran Canaria*, Ed. Tipografía del Diario, Las Palmas de Gran Canaria.
- VV. AA (1948): *Anuario comercial, industrial y profesional de Canarias*, Santa Cruz de Tenerife.
- VV. AA. (1966): *Islas Canarias: guía turística*, Ed. Afrodisio Aguado, Madrid.
- VV. AA. (1972): *Las Palmas y su provincia*, Ed. Centro de Iniciativas y Turismo de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- VV. AA. (1985 a): *El turismo en Canarias*, IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios, Ed. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife.
- VV. AA. (1985 b): *Geografía de Canarias*, 6 tomos, Ed. Interinsular Canaria, Santa Cruz de Tenerife.
- VV.AA. (1990): *Atlas interinsular de Canarias*, Ed. Interinsular Canaria, Santa Cruz de Tenerife.
- VV.AA. (1992): *Municipios canarios. Geografía, Historia y Costumbres*, Ed. Informaciones Canarias, S. A., Las Palmas de Gran Canaria.
- VV.AA. (1993 a): *Carta arqueológica del término municipal de San Bartolomé de Tirajana*, Servicio de Arqueología del Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria.
- VV.AA. (1993 b): *Geografía de Canarias*, Ed. Prensa Ibérica, S. A., Las Palmas de Gran Canaria.
- VV.AA. (1994 a): *Guía de senderos de Gran Canaria*, Gobierno de Canarias y Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- VV. AA. (1994 b): *Plan de acción medioambiental para Canarias*, Ed. Consejería de Economía y Hacienda y Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- VV.AA. (1994 c): *Zonas Comerciales urbanas. El comercio, factor determinante en la vida de una ciudad*. Ed. COCIN de Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria.
- VV. AA. (1995 a): *La formació, la rehabilitació i les noves modalitats turístiques*, III Jornadas de Geografía del Turismo, Palma de Mallorca.
- VV.AA. (1995 b): *Gran Enciclopedia Canaria*. Ediciones Canarias. Santa Cruz de Tenerife.
- VV.AA. (1995 c): *La red canaria de Espacios Naturales Protegidos*, Ed. Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- VV. AA. (1996 a): *Los aeropuertos españoles. Su historia (1911 - 1996)*, 2 tomos, Ed. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Madrid.
- VV.AA. (1996 b): *Ordenación del comercio minorista. Comentarios a la ley 7/1996 y a la Ley Orgánica 2/1996, ambas de fecha 15 de enero*, Ed. Praxis, Barcelona.
- VV.AA. (1996 c): *Plan Director de la Reserva Natural Especial de Las Dunas de Maspalomas*, Ed. Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- VV.AA. (1997): *Libro Blanco del turismo canario*, Ed. Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- VV. AA. (1998): *Turismo y planificación del territorio en la España de fin de Siglo*, Actas de las V Jornadas de Geografía del Turismo, Ed. Grup d'Estudis Turístics, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona.
- VV. AA. (1999 a): *Guía de la edificación sostenible. Calidad energética y medioambiental en edificación*, Ed. Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, Madrid.
- VV.AA. (1999 b): *Catálogo de edificios, conjuntos y elementos de interés histórico-artístico*, Ilustre Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Las Palmas de Gran Canaria.
- WALLACE, G. y PIERCE, S. (1996): "An evaluation of ecotourism in Amazona, Brazil", *Annals of tourism research*, nº 23.
- WEAVER, D. (1991): "Alternative to mas tourism in Dominica", *Annals of tourism research*, nº 18.
- WEBB, P. B. y BERTHELOT, S. (1835 - 1850): *Histoire Naturelle des Îles Canaries*, París.
- WIDGREN (1991): "¿Qué fue de los boat people?" in *El País*, 20 de junio de 1991, Madrid.
- WIGHT, P. (1993): "Ecotourism: ethics or eco-sell", *Journal of travel research*, 31.
- WHITFORD, J. (1890): *The Canary Islands. As a winter resort*, Ed. Edward Stanford, London.
- WOLF, M. J. (1999): *The entertainment economy. How mega-media forces are transforming our lives*, Times Books, New York.
- WORLD BANK (2000): *The World Bank Atlas 1999*, World Bank, Washington D. C.
- YEPES PIQUERAS, V. (1998): "Planificación y gestión turística de playas", in *Actas del Curso sobre Gestión Integral de la Costa*, CEDEX, Madrid.
- YEPES PIQUERAS, V. (1999): "Las playas en la gestión sostenible del litoral", in *Cuadernos de Turismo*, nº 4, Universidad de Murcia.
- ZUMBADO, C. (1905) : *Anuario de la provincia de Canarias*, Ed. Librería Española, Las Palmas de Gran Canaria.



ESTE LIBRO SE TERMINÓ  
DE IMPRIMIR EL DÍA 1 DE OCTUBRE DE 2001,  
EN LOS TALLERES DE LITOGRAFÍA A. ROMERO, S. A.









AYUNTAMIENTO DE  
SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA  
CONCEJALÍA DE TURISMO



**MASPALOMAS**  
COSTA CANARIA