

No obstante, a diferencia del caso grancanario que se trasladaría a otras zonas no capitalinas, la implantación del suelo industrial en Santa Cruz de Tenerife seguiría desarrollándose durante los años ochenta y noventa.

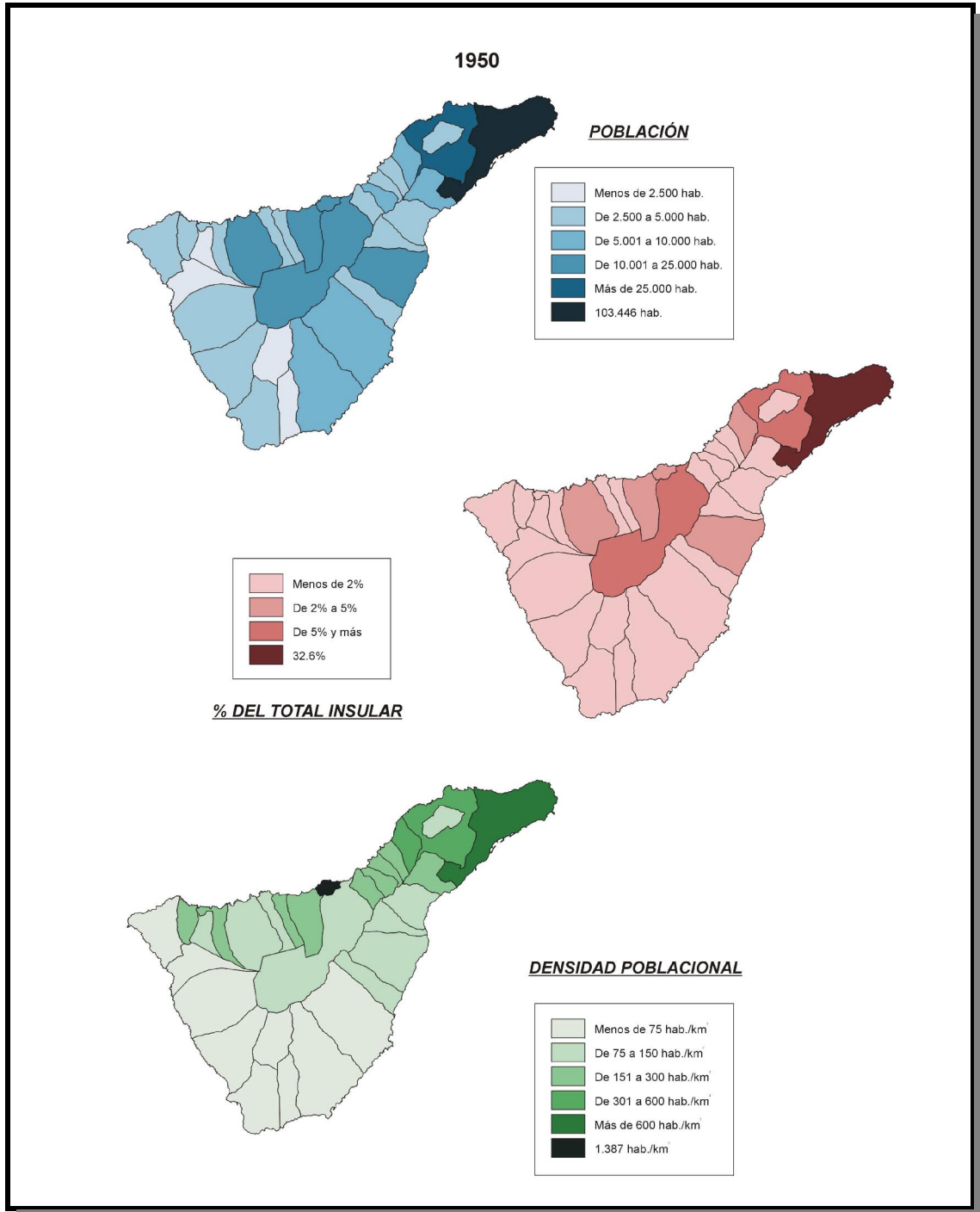
Una de las direcciones de ese crecimiento urbano, la paralela a la costa, tendría como consecuencia el progresivo rodeo de la Refinería y el cercenamiento irreversible de sus posibilidades de ampliación, las cuales más adelante se revelarían como necesarias para la adaptación de la actividad a nuevos parámetros socioeconómicos y medioambientales respecto a su relación con el desarrollo de la ciudad.

Se iniciaría lo que en los años noventa constituiría uno de los principales problemas urbanísticos de la ciudad, al competir el carácter estratégico del ámbito en el organigrama del tejido industrial del Archipiélago y su definición de gran empresa con el componente de mano de obra empleada y producción que ello supone, entre otros aspectos, contra las tendencias de considerar la línea costera como tramo emblemático de la ciudad para el desarrollo de actividades e instalaciones de ocio y dotaciones públicas de gran calado socioeconómico durante la última década del siglo XX, muy propia de las grandes urbes costeras del país.

En períodos posteriores al de este capítulo, se añadiría el componente de la problemática medioambiental asociada al funcionamiento de la Refinería en un espacio urbano colindante caracterizado por el abigarramiento de la trama urbana y la elevada densidad demográfica y del tráfico viario.

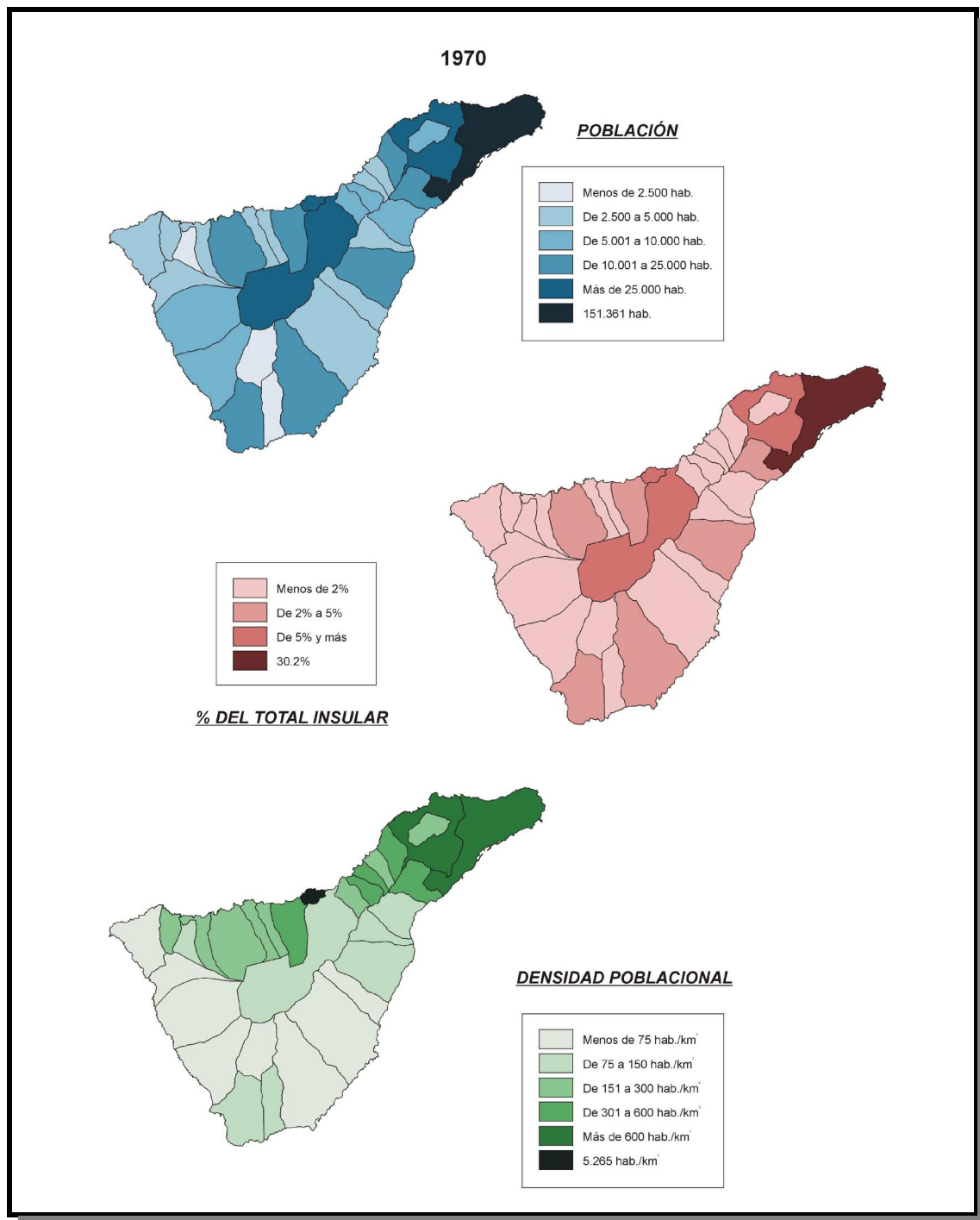
El crecimiento de la Refinería se vio representado en la multiplicación del potencial de producción energética durante los años 50 y 60 sobre todo, previa a la crisis internacional.

Figura 31. Redistribución demográfica en Tenerife
entre 1950 y 1975



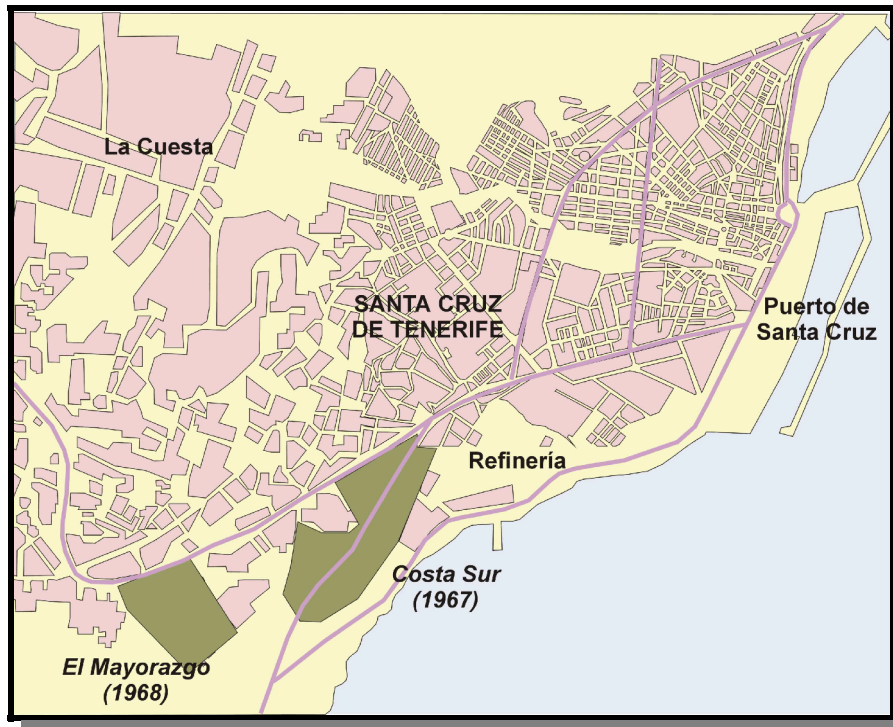
Fuente. *Censo de Población de 1950*. Elaboración propia

Figura 31. Redistribución demográfica en Tenerife
entre 1950 y 1975 (bis)



Fuente. *Censo de Población de 1970*. Elaboración propia

Figura 32. Suelo industrial aprobado en Santa Cruz de Tenerife durante los años sesenta



Fuente. *Planeamiento urbanístico*. Elaboración propia

Después de la ampliación posterior a la Segunda Guerra Mundial que propició que su superficie alcanzase los casi 500.000 m², en 1953 tiene lugar un nuevo crecimiento, con la incorporación progresiva de nuevos depósitos y maquinaria, preferentemente norteamericana, que supuso alcanzar los 880.000 m², a los que habría que incluir el nuevo muelle de La Hondura, construido en 1964.

Por su parte, su capacidad productiva iría pareja a este desarrollo superficial, pasándose del 1.200.000 Tm. anuales en 1950 a las 8.000.000 Tm. en los años setenta, así como la mano de obra directa, que pasaría de 550 empleados a los 1746 en dicho período. Respecto a este concepto, valga decir que supondría en torno a un 20% de la mano de obra industrial santacrucera para cerciorarnos de su influencia en el dinamismo de la capital (MURCIA, E., 1975:105).

3.3.3. La consolidación del carácter urbano-capitalino de la actividad industrial en el Archipiélago

Evidentemente la expansión urbana en términos demográficos, de mano de obra industrial y de potencial estructural para el desarrollo socioeconómico, vino a densificar aún más el ya consolidado proceso de concentración de la actividad manufacturera en las capitales del Archipiélago.

En líneas generales puede decirse que la actividad industrial como sector económico y actividad modeladora del territorio experimentó una serie de transformaciones, con crecimiento de la mano de obra y empresas incluido, que le permitieron mantenerse en unos niveles de integridad palpables frente al agresivo proceso de terciarización de la economía y el territorio archipelágico.

Dicho proceso vino como consecuencia del ascenso aún mayor de los “servicios urbanos”, preferentemente el comercio y la actividad portuaria, y la aparición explosiva del espacio turístico de masas como referente primordial en los ámbitos costeros de Gran Canaria y Tenerife durante los años sesenta y setenta mientras los de Lanzarote y Fuerteventura se preparaban para lo mismo.

Uno de los fenómenos más indicadores de esta situación vino marcada por la trayectoria de los modos de apropiación industrial del espacio urbano entre los años cincuenta y los momentos previos a la crisis económica internacional de los setenta, caracterizada por un crecimiento cuantitativo y una evolución hacia una estructura sectorial más moderna y dinámica, añadido a la aparición de los polígonos industriales como emblema de política pública urbana que quería aprovechar este dinamismo socioeconómico.

Todo ello motivaría un profundo cambio en el modelo de distribución general de la industria que alteró las anteriores relaciones existentes entre la capital, su entorno metropolitano y los espacios rurales circundantes. Estos cambios son claramente perceptibles en variables tales como la población activa o el número de empresas por

ramas productivas.



El desarrollo de la industria vinculada al dinamismo de la ciudad representa un capítulo obligado en la comprensión del espacio urbano de las capitales del Archipiélago. (Industria de helados, en Arenales. Las Palmas).
Foto del autor

En el primero de los casos, el conjunto del Archipiélago Canario oscilaría durante el período de 1950 a 1975, entre los 40.517 y los 51.013 empleados manufactureros, excluyendo el sector de la construcción. Asimismo, su proporción respecto al conjunto de la población activa aumentaría de algo más de un 11% al 12,06% a mediados de los años setenta; cifra que no ha vuelto a alcanzarse hasta estos momentos.

Ante estas cifras una primera conclusión puede llevarnos a apreciar un proceso de estancamiento frente al retroceso de la actividades agropecuarias (de un 59% a un 25%) y el ascenso de la construcción (de un 5,2% a un 15,8%) y los servicios (de un 23,5% a un 47,1%).

Sin embargo, una lectura más detallada descubre diferencias territoriales más que relevantes entre las islas capitalinas y Lanzarote respecto al resto, y mucho más

importantes en el interior de cada una de ellas, las cuales contradicen dicho proceso de estancamiento.

La isla de Gran Canaria, por ejemplo, pasó de tener 14.807 empleados en actividades industriales a mediados de la centuria a los 18.553 en 1975. Su participación con el resto de los sectores productivos también hubo ascendido desde un 20,1% a un 25,8%. En la de Tenerife también se evolucionó positivamente hasta situarse en los 20.320 empleados a mediados de los setenta, llegando a situarse la mano de obra industrial en torno al 11,5%.



La aparición de los llamados polígonos y el asentamiento allí de importantes empresas permitió alimentar el volumen de la actividad dentro de la estructura productiva de las islas.
(Polígono de Miller en 1970. Las Palmas)
Foto gentileza de d. Juan Miguel Cerpa Macías.

Pese a estos datos, donde más se aprecia la revitalización de la industria regional fue

en las capitales urbanas, en las cuales el reiterado desarrollo físico de las ciudades vino acompañada de una función de primer rango por parte de aquélla dentro del complejo y dinámico territorio en cuestión.

Los comportamientos espaciales de este fenómeno siguieron las mismas pautas de macrocefalización demográfica reflejadas anteriormente para la ciudad, refrendadas por los factores derivados de la presencia del recinto portuario, la refinería y el nuevo suelo industrial como elementos estimuladores.

Con la pérdida de proporción frente al desarrollo de los servicios en lo que se refiere a la estructura económica general, Las Palmas de Gran Canaria mantuvo la concentración manufacturera de la isla en su territorio, identificándose el tejido industrial con un proceso de aglomeración urbana que cobraba nuevos bríos.

Si en 1950, en la capital había 10.468 personas ocupadas en el sector manufacturero, excluyendo la construcción y la minería, en 1975 eran 12.837; pero se discurrió de un 12,4% de la población activa del municipio a un 12,3%. En cambio, el porcentaje respecto a la isla se consolidó en torno a un 70%; sólo contestado por el desarrollo embrionario del tejido industrial de la costa este, preferentemente el municipio de Telde, donde el desarrollo urbano también comenzaba a ser reseñable.

La capital tinerfeña tuvo un desarrollo paralelo a la grancanaria, situándose la actividad industrial a mediados de la segunda mitad del siglo XX en 9.273 empleados, en un 16,3% de la población activa municipal y en un 52% de la mano de obra manufacturera de la isla.

En este caso, los matices del crecimiento urbano de Santa Cruz respecto al sistema territorial de Tenerife, advertidos en el apartado anterior, explican este menor porcentaje en el conjunto insular. Si bien es verdad que esta diferencia respecto a Las Palmas se diluye al unirse el inmediato municipio urbano de La Laguna y su mano de obra industrial, situándose en este caso en un 71% de la isla. No obstante, siendo una realidad a finales de siglo mantenemos dudas sobre la aplicación de ambas ciudades como una sola entidad territorial en este período mientras se distingue Las Palmas del resto de su actual orla metropolitana.

La estructura productiva de este proceso de consolidación del carácter urbano de la industria en este período vino marcada por la continuidad e, incluso crecimiento, de los sectores claves que protagonizaron el embrión manufacturero a principios de siglo, es decir, la industria pesquera, la tabaquera, las bebidas, la Refinería de Santa Cruz, las empresas tradicionales de productos alimenticios y los talleres metálico-automovilísticos y carpinterías.

Cuadro 9. Distribución de la empresa industrial en Canarias, por islas y ramas productivas, en 1970

	A	B	C	D	E	F	G	Total
Lanzarote	64	0	10	3	0	2	0	77
Fuerteventura	29	0	3	1	0	0	0	33
Gran Canaria	414	2	205	62	25	271	1	930
Tenerife	300	1	507	47	11	210	0	1.076
La Gomera	25	0	11	1	0	0	0	37
La Palma	83	0	16	5	0	16	0	120
El Hierro	8	0	0	0	0	0	0	8
CANARIAS	923	3	762	119	36	499	3	2.269

Fuente. Junta Económica Interprovincial de Canarias, 1974. Elaboración propia

- A.- Alimentación, bebidas y tabaco
- B.- Textil
- C.- Serrería y carpinterías
- D.- Papel y artes gráficas
- E.- Productos químicos
- G.- Fabricación de productos metálicos y talleres
- H.- Otros

Al respecto, hacia 1970 (AA.VV., 1974) existían en el Archipiélago Canario un total de 2.281 empresas manufactureras, repartidos desigualmente en una pirámide similar a la del tránsito de siglo.

En una posición dominante, las islas de Tenerife (1.076) y de Gran Canaria (930) alcanzan por si solas hasta un 88% de la industria regional, mientras que la isla de La Palma con 120 empresas y la de Lanzarote, con 77, se sitúan en un nivel secundario bastante inferior, a cierta distancia una isla de La Gomera (37) y Fuerteventura (33) que conservan a duras penas su industria tradicional pesquera y de productos

alimenticios básicos.

En esa distribución, el sector de la alimentación y bebidas seguía definiendo la identidad manufacturera de las islas, suponiendo una proporción conjunta de un 37,6% del total de empresas y un 36,7% del empleo. Dicho predominio podría, incluso, destacarse aún más si admiten discutibles el concepto de actividad manufacturera

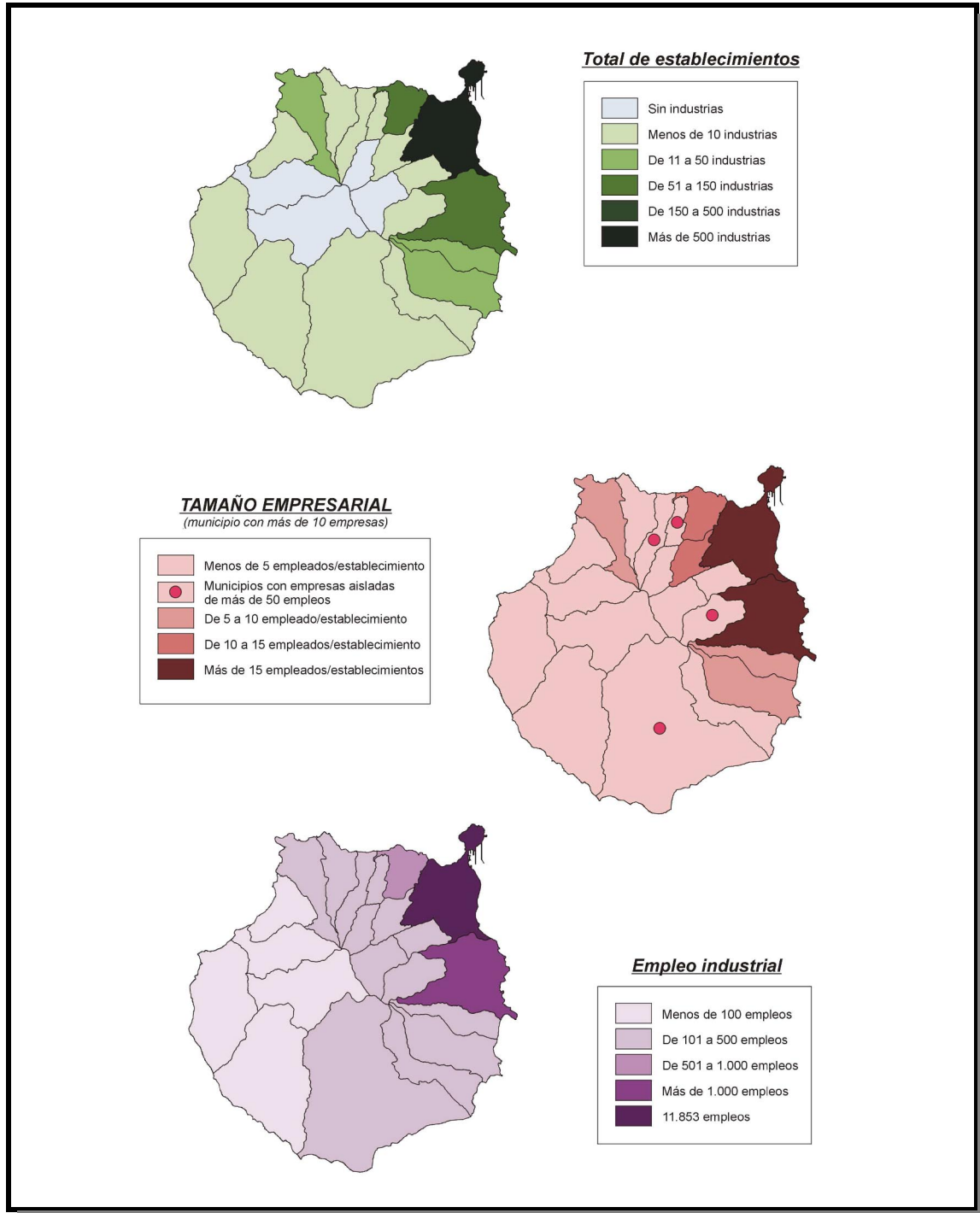
Al margen de esta circunstancia, queda claro la concentración de estas actividades en los núcleos urbanos cabeceras, teniéndose en cuenta que Las Palmas agrupa un 74% de la industria grancanaria, Santa Cruz de Tenerife y La Laguna en conjunto alcanza un 70% y Arrecife y Puerto del Rosario concentran la práctica totalidad de las empresas de sus respectivas islas, jugándose en la primera de ellas un papel determinante el crecimiento de la industria pesquera. La Palma, por su parte, mantiene la dualidad de su sistema territorial en su distribución industrial, con Santa Cruz de La Palma y los Llanos de Aridane como focos principales.

Estas características adquieren matices reseñables respecto a las circunstancias de aquellas décadas, representados en la aparición de nuevos sectores con volumen de empleo importante, el retroceso de la industria tabaquera y su cada vez mayor concentración en la provincia tinerfeña y la efervescencia de empresas de tamaño destacado respecto a las de períodos anteriores.

Todos ellos tuvieron resultados globales tendentes a la consolidación del reparto geográfico de la industria y la continuidad de las dos capitales como enclaves manufactureros del Archipiélago.

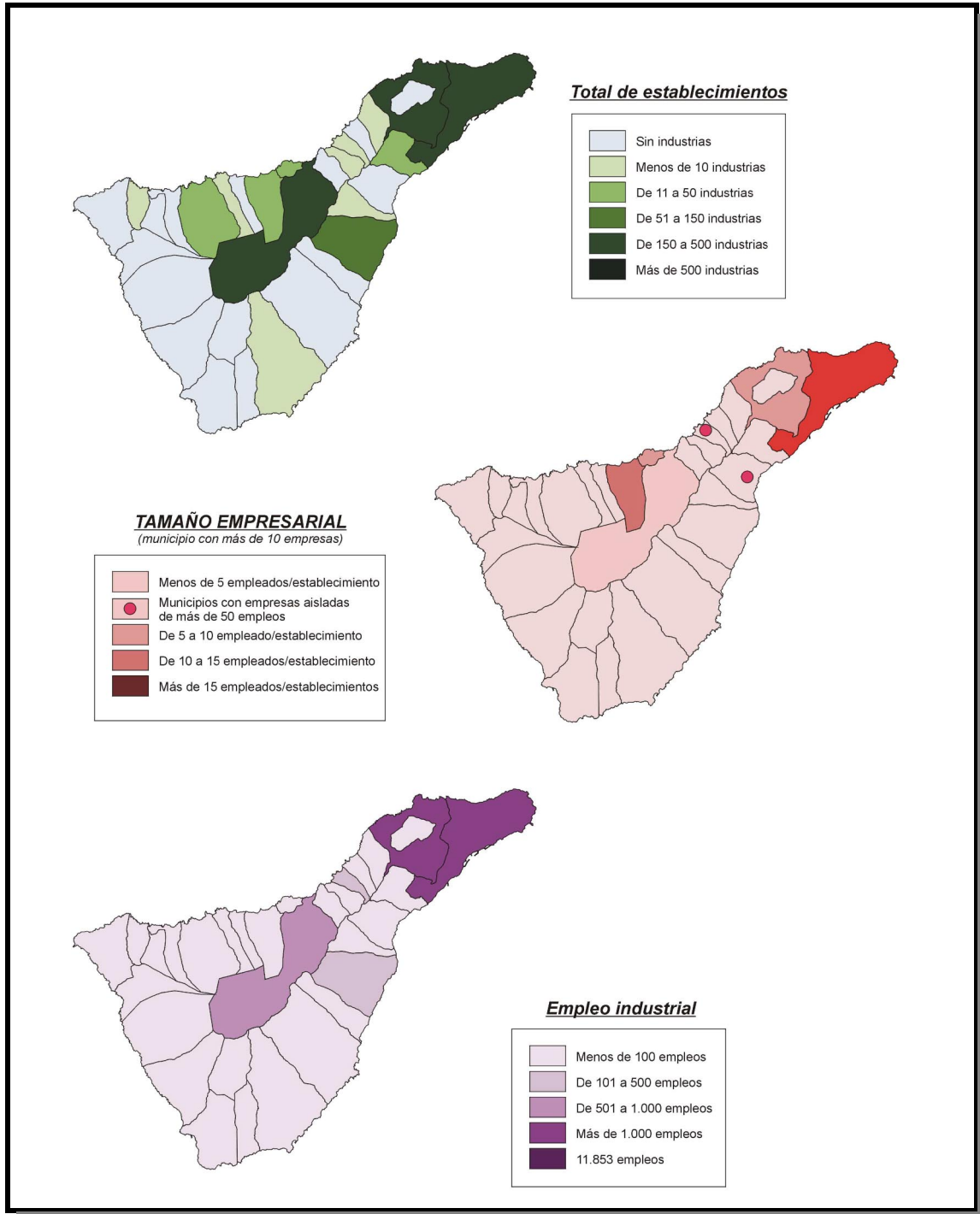
La aparición de nuevos sectores vino definido por la producción de papel y derivados, la industria química y la de materiales de construcción, representadas por empresas con más de 100 empleados; cifra que hasta el momento correspondía exclusivamente a la rama de la alimentación, bebidas y tabaco.

Figura 32. Distribución municipal de la actividad industrial en el Gran Canaria y Tenerife, en 1970



Fuente. Junta Económica Interprovincial de Canarias, 1974. Elaboración propia

Figura 32. Distribución municipal de la actividad industrial en Gran Canaria y Tenerife, en 1970 (bis)



Fuente. Junta Económica Interprovincial de Canarias, 1974. Elaboración propia

Si bien ya era archiconocida la importancia de la Refinería de Santa Cruz como empresa casi exclusiva de la industria química del Archipiélago, así como la referida expansión superficial, de producción y de volumen de su mano de obra que la sitúa en 1.675 empleados a mediados de esta segunda mitad del siglo XX, desde la década de los cincuenta, el espacio insular fue siendo escenario del asentamiento o aparición de empresas dedicadas a sectores hasta entonces poco extendido en el tejido regional.



La Refinería de Santa Cruz y su importante crecimiento desde mediados del siglo XX la consolidó como el ejemplo más relevante de la gran empresa industrial en el Archipiélago por esas fechas
(Refinería de Santa Cruz de Tenerife)
Foto propiedad de CEPSA

Sin llegar en ningún caso a la importancia del caso específico anterior, el indicador común de este proceso era el carácter de gran empresa el que se asociaba a estos crecimientos; al menos, en lo que se refiere al volumen cuantitativo al que estaba acostumbrado el Archipiélago.

La planta de “C/NSA” en Salinetas (Telde, Gran Canaria) aparecida en los años cincuenta, con 370 empleados en 1970, la de “Industrias Químicas Canarias”, en Santa Cruz, con 170 trabajadores, la fábrica de Cementos en Arguineguín (San Bartolomé de Tirajana, Gran Canaria) aparecida en 1957, con 177, una planta de producción de

vidrio en Santa Cruz de Tenerife y otra de productos plásticos en Las Palmas de Gran Canaria, ambas con más de 100, son ejemplos específicos de este fenómeno.



Siendo un proceso preferentemente urbano-capitalino, el resto del territorio costero grancanario acogió la implantación de empresas de tamaño importante adscritas al ramo de la industria química y de materiales de construcción.
(Instalaciones de Cinsa, Telde)
Foto del autor.

En el caso del ramo de la producción de papel y derivados, así como de las artes gráficas, discurre paralelo al dinamismo anterior, aunque en este caso no se trata de un sector nuevo en Canarias tal como vimos para los períodos anteriores. Lo que si resultaba desconocido era el volumen de algunas empresas y el progresivo crecimiento de las editoras de prensa en las capitales insulares.

Los ejemplos de “*Papelera de Canarias*”, aparecido en 1953 en Costasur (Santa Cruz de Tenerife) con más de 200 empleados y los de “*Cartonajes Internacionales de Canarias*” y “*Cartonera Canaria*” aparecidos en 1965 en el municipio grancanario de Telde, con 100 empleados, vinieron a complementar en este sector el definitivo asentamiento de empresas ya señeras en el tejido industrial del Archipiélago, entre las que habría que destacar “*Litografía Romero*”, en Santa Cruz de Tenerife y con más de 500 empleados, y “*Litografía Saavedra*”, en Las Palmas de Gran Canaria y más de

250 empleados.

El segundo matiz del comportamiento del espacio industrial del Archipiélago durante este período tiene que ver con el estancamiento de las manufacturas tabaqueras en la trama urbana de las principales ciudades, previo a su decadencia en las últimas décadas del siglo.

Dicho estancamiento vino determinado por una manifiesta desaceleración en el número de nuevas unidades productivas, sobre todo en el grupo de la producción artesanal, y por un proceso de concentración de la actividad en empresas de tamaño más competitivo.

Este último caso parece que tuvo su estímulo en el deseo de paliar los efectos de la cada vez más acuciante problemática derivada de microempresarialismo, su menor defensa contra la producción extraregional y las prácticas monopolísticas de empresas reinantes en el territorio nacional.

El resultado se notó especialmente en los efectivos de Las Palmas de Gran Canaria, donde existía un menor tamaño medio de las empresas -en torno a los 80 empleados por establecimiento- y hacia 1970 sólo tenía ubicada en su territorio 24 empresas (AA.VV, 1974) con un comportamiento descendente si tenemos en cuenta que ya sólo existían 17 en 1975 (CIES, 1976:79-80). Un 70% de ellas presentaban un tamaño inferior a los 15 empleados, computando una mano de obra conjunta de 1.366 personas, cuando en los años treinta existía casi el doble de locales.

La década de los años setenta coincidiría, por tanto, con el inicio del desmantelamiento y abandono del conjunto de la actividad manufacturera del tabaco en el trama urbana de la ciudad baja, con la consiguiente pérdida de importancia de uno de los pilares en los que se fundamentó la aparición de la industria moderna en la capital.

El sector parece deber su descenso al inicio de la fuerte competencia extranjera, a la mayor rentabilidad de otros sectores y, sobre todo, al mantenimiento de unas estructuras familiares y artesanales que la ponían en desventaja en el mercado, pese a la presencia de empresas de gran relevancia durante la primera mitad de siglo.

Asimismo, esta inestabilidad sufriría un cambio de ingredientes con la concentración de la producción en la planta de la actual “BAT” en Secadero-Barranco Seco, en la salida de la carretera del Centro, proceso que se revelaría más adelante como negativo y sujeto a desequilibrios coyunturales.

En cambio, Santa Cruz de Tenerife no sufrió un comportamiento tan negativo en tanto que el número de establecimientos se situó en torno a las 28 en 1970 y 26 hacia 1975, unos 3.400 empleados y una media de 131 empleados por local.

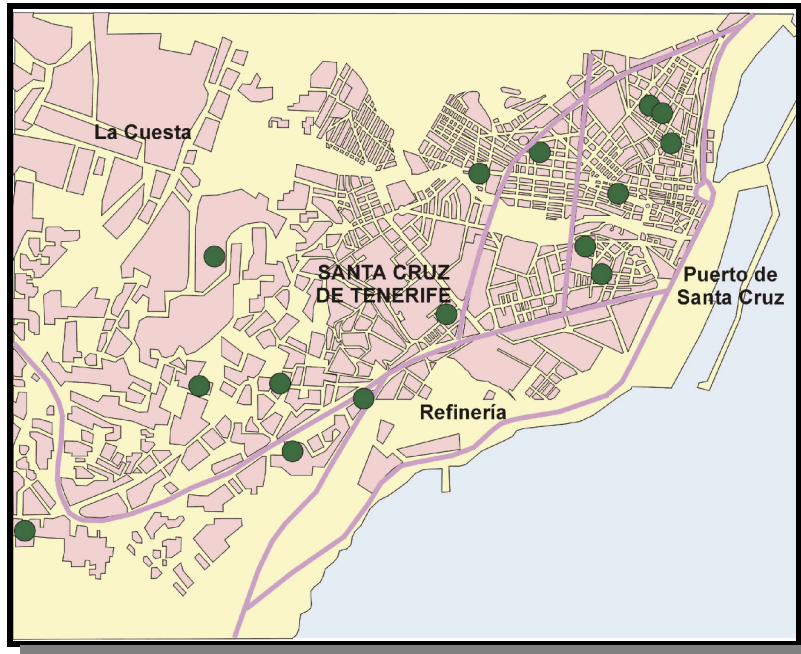
Allí, probablemente la presencia de varias empresas importantes resultó significativa en el mantenimiento de la industria, al tiempo que la empresa local alcanzaba mayores cuotas de competitividad y el funcionamiento socioeconómico de la ciudad, en general, no fuese tan hostil como en el caso grancanario.

Su distribución dentro del espacio urbano no parece atender a criterios que no fuesen la existencia de un suelo suficiente para albergar las factorías y, en muchos de los casos, la continuidad de la empresa implantada en las primeras décadas. Bien es verdad, que las de mayor tamaño coinciden en su ubicación en los ejes internos de la ciudad (*véase la Figura 33*).

El tercer aspecto diferenciador de la estructura industrial desarrollada en las primeras décadas de esta segunda mitad de siglo lo constituye la proliferación de un tejido empresarial de gran tamaño, al menos respecto a los números a los que estaba acostumbrado el territorio insular.

En efecto, los detalles anteriores dejaron entrever las representaciones de este proceso en la industria química y en la del papel y artes gráficas, tratándose de apartados productivos donde la proporción de las empresas mayores de 25 empleados fuese elevada, aunque resultó ser un fenómeno generalizado en el sector manufacturero regional (*véase la Cuadro 12*).

Figura 33. Principales industrias tabaqueras en Santa Cruz a principios de los setenta



Fuente. MURCIA, E., 1975. Elaboración propia.

En este sentido, la provincia de Las Palmas incorporaba un mayor número de este tipo de establecimientos en los años sesenta y setenta preferentemente estimulado por la industria pesquera de Arrecife, municipio donde la empresa industrial alcanzaba una media de 20,4 empleados por local, y la industria química y papelera del municipio de Telde y el conjunto industrial de Las Palmas de Gran Canaria, ambos con una media de 18 y 19,2 empleados respectivamente.

De nuevo, el carácter urbano del espacio industrial canario durante estos años resulta palpable, en este caso, con la distribución de este tipo de empresas (véase la Figura 34). No hay que resaltar que a finales de los años sesenta la capital grancanaria acogía un total de 136 de las 262 industrias de más de 25 empleados y el conjunto de Santa Cruz de Tenerife y La Laguna otros 92 establecimientos para dar fe de ello (AA.VV., 1971, vol.2: 317).

**Cuadro 12. Número de empresas industriales en Canarias,
según tamaño, provincia y ramas productivas, en 1970**

		A	B	C	D	E	F	G	Total	%
Las Palmas	Menos de 5 empleos	463	0	160	40	12	149	6	830	61,0
	De 5 a 25 empleos	328	0	56	20	3	32	3	442	32,5
	Más de 25 empleos	50	2	11	4	5	13	2	87	6,5
Santa Cruz de Tenerife	Menos de 5 empleos	489	0	515	29	5	150	6	1.194	81,0
	De 5 a 25 empleos	148	0	31	19	12	12	1	223	15,1
	Más de 25 empleos	33	1	9	3	3	6	2	57	3,8

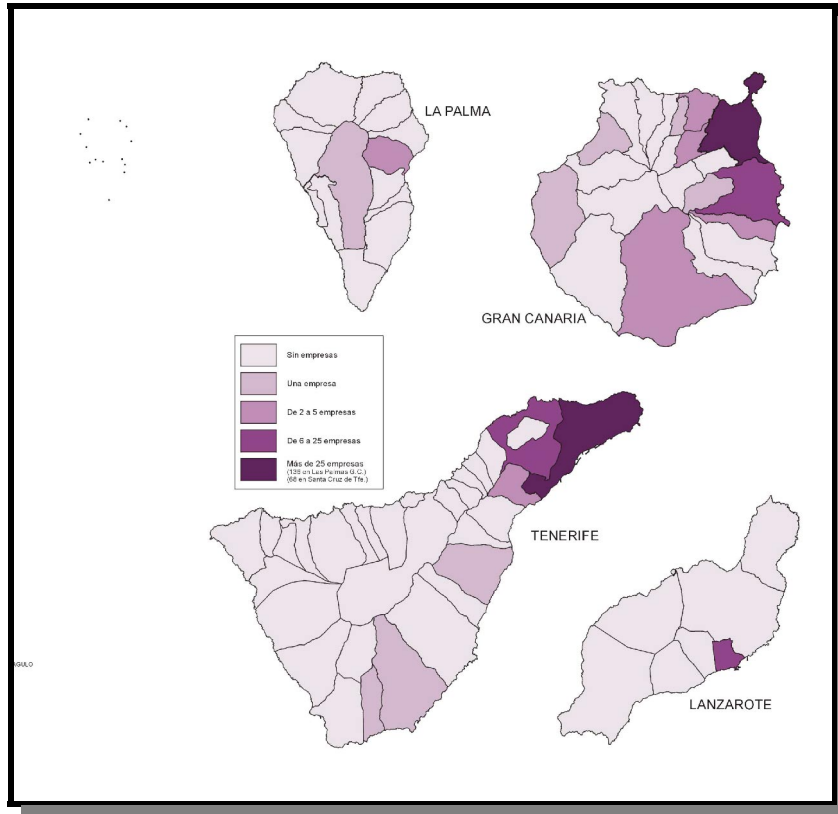
Fuente. Junta Económica Interprovincial de Canarias, 1974. Elaboración propia

- A.- Alimentación, bebidas y tabaco
- B.- Textil
- C.- Serrería y carpinterías
- D.- Papel y artes gráficas
- E.- Productos químicos
- G.- Fabricación de productos metálicos y talleres
- H.- Otros

En un segundo nivel, los municipios grancanarios de Telde y Arucas y el lanzaroteño de Arrecife, todos ellos con un desarrollo apreciable de sus respectivas cabeceras urbanas durante este período, alcanzaban conjuntamente otra veintena.

De entre ellas, la industria pesquera recogía un volumen destacado si tenemos en cuenta que 5 de ellas incluyen más de 250 empleados y otras 3 entre 100 y 250 trabajadores, tratándose sobre todo de empresas peninsulares (Llinares Lloret, Hijos de Sánchez Ojeda, Rocar, Lamberti, Garavilla, etc.) a las que se añadían algunos casos de empresariado local (MACÍAS, A., 1984; MONTELONGO, A. y FALERO, M., 2000: 199).

Figura 34. Distribución del número de empresas con más de 25 empleados en 1968

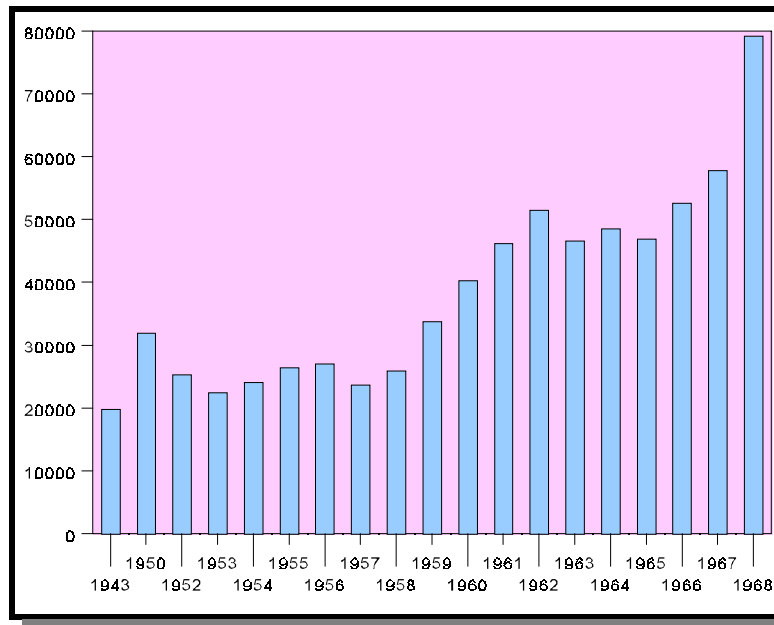


Fuente. (INE) *Estadística Industrial de España*,
(SSE) *Estadística de Producción Industrial*
Elaboración propia.

Su desarrollo motivó la apropiación de zonas costeras de la ciudad con un superficie más que reseñable (Guanarteme y Muelle Grande en Las Palmas de Gran Canaria, Islote del francés y Puerto Naos en Arrecife) que venían aprovechando desde principios de siglo el potencial de ambos núcleos portuarios para el desarrollo de esta actividad, al calor de la actividad pesquera en el Norte de África.

Esto explica el crecimiento de la producción pesquera industrializada en ambas ciudades y el predominio de éstas dentro del contexto regional (véase la Figura 35).

Figura 35. Evolución de la producción pesquera-industrial en Las Palmas de Gran Canaria y Arrecife (en toneladas)



Fuente. MACÍAS, A., 1984. Elaboración propia



El espacio urbano-portuario y la industria pesquera tuvieron efectos importantes en el paisaje de la ciudad en los 60. (Industria pesquera en Guanarteme, Las Palmas). Foto del autor.

Por contra, este período fue observando un retroceso del resto de la industria pesquera regional. Quedando los únicos ejemplos de la actividad en la provincia tinerfeña concentrados en la costa meridional de La Gomera, concretamente la factoría de Lloret y Llinares en la Rajita (Vallehermoso), la de Las Vueltas y la de Rodríguez López en Playa Santiago (Alajeró).

El agotamiento del caladero y la insuficiente producción para una producción manufacturera con una mínima rentabilidad, la escasa modernización estructural y la carestía del acceso a los núcleos urbanos de consumo de Tenerife facilitaron una caída constante de este sector, sobreviviendo la última de las mencionadas hasta 1981.

Otro sector asociado a la gran empresa dentro del contexto regional aparece representado por las plantas embotelladoras. Éstas alcanzaron también cuotas apreciables en el volumen de empleo y apropiación del territorio, tanto en el apartado de aguas de manantial como en el de bebidas refrescantes y alcohólicas.

En este apartado, los casos de las cerveceras “*Tropical*” (298 empleados) en Las Palmas de Gran Canaria y “*Compañía Cervecera*” (267) en Santa Cruz de Tenerife, de “*Aguas de Firgas*” (220), de “*Valsequillo*” (194) y de “*Teror*” (100), las de bebidas refrescantes como “*Ahemon*” (100) o “*Coca-Cola*” (100), o la de bebidas alcohólicas como “*Arehucas*” (74) constituye ejemplos significativos dentro del tejido industrial del Archipiélago.

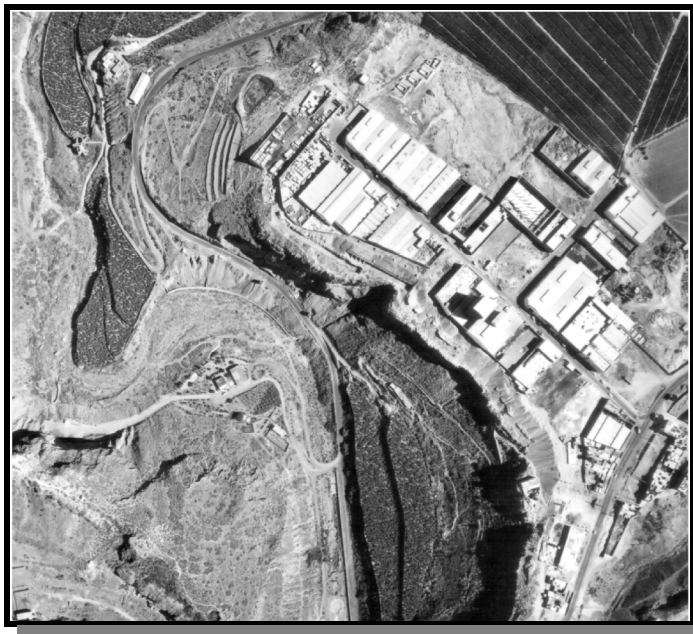
En el caso concreto de la fábrica de cervezas “*Tropical*”, las dificultades de ampliación de su ubicación originaria en el barrio de Arenales y su traslado a Barranco Seco hacia 1956, la renovación de su aparato industrial y la aparición en Santa Cruz de Tenerife de la Compañía Cervecera y Certesa convergieron en el estímulo a una explosión productiva que en los sesenta pasó de una producción media anual de 52.559 hls a 149.951 hls. (DE LUXÁN, S., y QUESADA, J.L., 2000: 234).

En resumen, la organización espacial del tejido manufacturero en Canarias sugiere para este período un proceso de crecimiento del tamaño medio de la empresa industrial y de proliferación de grandes fábricas, dentro de un contexto regional, que

sigue muchas de las pautas de concentración productiva que modelaban la apropiación industrial del espacio en el país por estas fechas.

Ese crecimiento viene asociado, como se ha dicho, a una evidente urbanización del fenómeno, implicando una efervescencia del espacio de la ciudad que contribuía a alimentar la situación aglomeración funcional, demográfica y económica de las dos cabeceras regionales y otros núcleos urbanos importantes como Arrecife en Lanzarote, La Laguna en Tenerife y Telde en Gran Canaria.

Dicha concentración urbana fue paralela a un contrastado reparto del tejido industrial entre las zonas urbanas y las zonas agrícolas estancadas en las escasas perspectivas de desarrollo socioeconómico, circunstancia trasladable a nivel interinsular donde se constatan grandes diferencias entre Gran Canaria y Tenerife frente a la pujante Lanzarote, el retroceso de La Palma y la posición marginal del resto del Archipiélago en materia industrial.



El crecimiento urbano y la planificación de sus áreas periféricas de expansión generó la proliferación de una nueva forma de apropiación industrial del espacio en forma de polígonos.
(Área en expansión de Díaz Casanova. Las Palmas. 1970).
Foto gentileza de don Juan Miguel Cerpa Macías.

La planificación urbana, habilitándose suelo para nuevas creaciones, y la participación del Estado en determinados sectores importantes como línea asociada a una política estatal de revitalización industrial de ciertas regiones entre las que se encuentra Canarias va a facilitar esta tendencia del espacio industrial isleño durante la década de los cincuenta, sesenta y primeros años de los setenta.

Con los condicionantes impuestos por las características territoriales del Archipiélago y el desarrollo del turismo de masas, se plantea la hipótesis de que estas décadas coincidieron con la consolidación de una serie de elementos asociados al desarrollo portuario y urbano de Las Palmas de Gran Canaria y el desigual binomio de Santa Cruz de Tenerife-La Laguna que sugieren su consideración como síntomas de la definitiva incorporación de ambas ciudades al tejido industrial del país, continuando el proceso iniciado en las primeras décadas del siglo.

Se asiste al surgimiento de un espacio metropolitano como centro hegemónico de un sistema territorial con un cierto nivel de integración y jerarquización, en el que la ocupación industrial juega un papel importante. Es decir, *"el incremento registrado en el número de establecimientos y empresas, volumen de producción o empleos, estuvo acompañado por otro paralelo en el tamaño medio de las factorías con objeto de beneficiarse de las economías de escala inherentes a las unidades productivas de mayor dimensión"* (MENDEZ, R. 1993: 25).

La difusión de actividades industriales desde los países centrales del sistema mundial en dirección a las denominadas "semiperiferias" con ciertas ventajas estructurales, supuso la instalación de firmas multinacionales en ambas ciudades (Danone, Coca-Cola, Seven-Up, etc.), con un gran poder de generación de empleo y producción industrial y una reorientación de los usos del suelo de sus entornos inmediatos.

La aglomeración urbana se convirtió en el espacio isleño más valorado por las empresas en estos años, pues en ella podían beneficiarse de una acumulación de economías externas ligadas a la propia concentración de iniciativas y recursos humanos. La proximidad a otras empresas industriales y de servicios complementarios a la producción (financieros, comerciales, transporte, equipamientos, etc.) incidieron directamente sobre tal acumulación y, por tanto, se asociaron a la conformación de un modelo centralista, incluso macrocefálico en el caso grancanario.

3.4. La reestructuración del tejido industrial. Las nuevas formas y orientaciones en la apropiación del territorio (1970-2000)

Tras la etapa de desarrollo general de los años cincuenta, sesenta y primeros de los setenta, el territorio insular experimenta un nuevo ciclo de transformaciones por parte de su estructura socioeconómica que sirven de precedentes a la situación actual de tránsito de siglo.

Estas transformaciones, ligadas de modo más o menos directo al devenir del espacio industrial canario, podemos estructurarlas en varios subperíodos en los que el comportamiento económico reacciona de modo específico a las pautas desarrolladas en el resto del país (*véase la Cuadro 13*).

Resumiendo las conclusiones de ALCAIDE, J., 1995 y de DE RUS, G. *et al*, 1998, este período se inicia inevitablemente con el período de convulsiones a nivel mundial derivada de la crisis internacional del petróleo. La ralentización del sistema productivo nacional y las dificultades al flujo normal de los transportes; circunstancia especialmente relevante en el Archipiélago, afectaría, sin embargo, más al conjunto nacional que a las Islas, donde el crecimiento del PIB alcanzó una tasa anual de 3.1 entre 1973 y 1983.

No obstante, la actividad industrial sí pareció verse afectada por estas circunstancias de receso, en cuanto que su participación en el Producto Interior Bruto regional descendería de un 14.2% a un 10.6%, siendo el proceso de mayor cuantía en la provincia de Santa Cruz de Tenerife donde se perdería más de 5 puntos (de 15,4% a un 10.2%) en este período.

Las consecuencias más llamativas pueden resumirse en el "*aumento del desempleo, la detención de los movimientos migratorios con destino a estas áreas -aglomeraciones urbanas-, el cierre de empresas, etc.*" (MENDEZ, R., y CARAVACA, I., 1993: 14).

Cuadro 12. Crecimiento medio anual del VAB y distribución sectorial del PIB en Canarias entre 1975 y 1996

		Crecim. medio anual	Distribución sectorial en %			
			Agricult. y pesca	Industria	Construcción	Servicios
1975-1985	Las Palmas	4.27	11.99	13.18	13.31	61.52
	Santa Cruz	3.82	10.56	15.47	12.66	61.31
1985-1991	Las Palmas	4.48	7.01	11.03	8.08	73.89
	Santa Cruz	5.43	4.81	10.27	9.47	75.46
1991-1993	Las Palmas	0.86	3.97	9.95	8.47	77.61
	Santa Cruz	0.20	4.00	9.95	9.99	76.05
1993-1996	Las Palmas	4.87	3.87	8.93	7.02	80.18
	Santa Cruz	4.62	4.48	8.82	8.32	78.38

Fuente. ALCAIDE, J., 1995. Elaboración propia

Entre 1983 y 1991, la reinversión del proceso a nivel nacional hacia una situación de expansión fue paralela a una aceleración del crecimiento económico general en el Archipiélago, representado en una media anual de 5 puntos.

Dentro de este intervalo, entre 1986 y 1989, momento en que España se integra en la Comunidad Económica Europea, se produce una situación especialmente positiva a nivel global en la industria canaria, al constatarse un crecimiento del empleo de entre 6.601 a 13.511 personas (GONZÁLEZ, B., y DÁVILA, D., 1995:152), si bien su participación en el PIB siguió descendiendo hasta finales de siglo como consecuencia de los cambios estructurales que experimenta el sector, hasta situarse en torno al 8,8%.

Tras un nuevo receso coyuntural a principios de los noventa, a partir de 1994 se recupera la tendencia de crecimiento en torno al 5%, en la que se ha ido manteniendo con una aparente ralentización en el tránsito de un siglo a otro (4,58% en el 2000, según el Informe anual de la Fundación de Cajas de Ahorros).

Ante esta situación y respecto al espacio industrial regional, puede trasladarse la insistencia de algunos autores en el hecho de que *"el proceso de recuperación económica dominante en la segunda mitad de los años ochenta, una vez superada la fase inicial de la reestructuración, elevó de nuevo la cifra de establecimientos y empleos industriales en los espacios metropolitanos, invirtiendo, una vez más, la tendencia del decenio anterior"* (MENDEZ, R., y CARAVACA, I., 1993: 15).

En cambio, la nueva crisis económica de inicios de los 90 y las conclusiones deducidas por las últimas estadísticas revelan muchas semejanzas con las primeras tendencias, manteniendo la cautela de la falta de perspectiva temporal en ellas.

Por tanto, el marco económico general del Archipiélago en este último período demuestra un proceso de consolidación del crecimiento de las cifras regionales dentro del conjunto nacional, acercándose a una media que le hubo sido esquiva, al menos desde principios de siglo, a excepción de algunos apartados productivos sectoriales.

De hecho, entre 1980 y 1996 la tasa media de crecimiento del VAB ha sido de 3,79%- la más importante del país-, cuando la media nacional se situó en un 2,39%. El resultado de este crecimiento sitúa al Archipiélago en el 7º lugar en el peso de la Comunidades Autónomas en concepto del VAB total.

No obstante, frente a esta trayectoria paralela entre el crecimiento canario y el nacional, algún especialista ha enmarcado al Archipiélago como una región de una "baja sensibilidad" (CUADRADO, J., 1998: 176) o respuesta a la economía del país en este período, explicándose en los matices y especificidades de comportamiento del territorio de las Islas. De hecho, otros autores mencionan algunos de estos detalles para el caso de la industria, aunque ya se verán más adelante (GONZÁLEZ, B., y DÁVILA, D., 1995).

Sea como fuere, la evolución registrada en el Archipiélago por parte de los indicadores más habituales de la actividad industrial, en particular el empleo y las empresas, corroboró un cambio de tendencia respecto a lo experimentado en el período anterior, el cual intentaremos desentrañar en los siguientes apartados.

3.4.1. Las transformaciones generales del territorio insular. El contexto estimulante de la evolución del espacio industrial

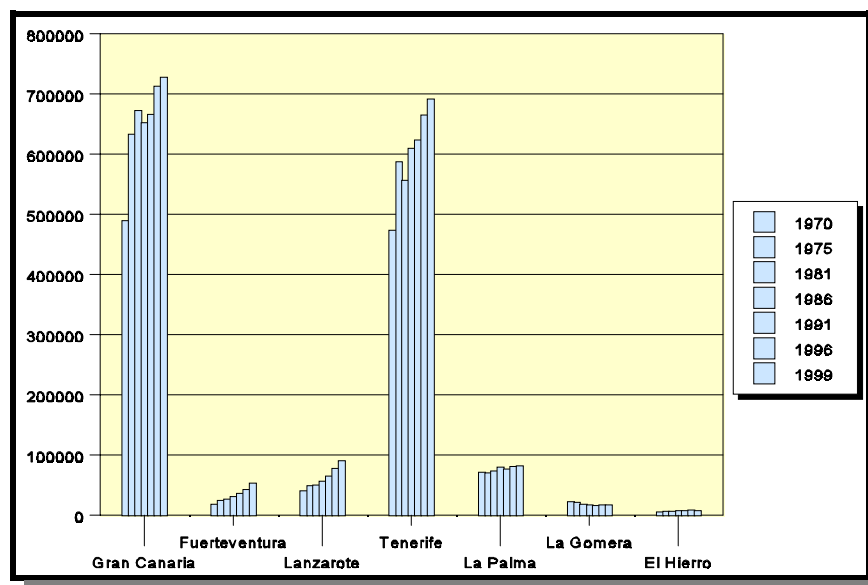
Si entre los años cincuenta y la década de los setenta asistimos a un proceso de crecimiento demográfico y espacial de los núcleos urbanos de Las Palmas de Gran Canaria y el conjunto de Santa Cruz-La Laguna, durante las últimas décadas del siglo estas transformaciones territoriales pierden intensidad, para pasar en mayor o menor medida a complementarse con un crecimiento urbano en la orla costera de las islas que hasta entonces no se había conocido; proceso que coincide con un crecimiento generalizado de la población en cada isla (véase la Figura 36).

Las capitales siguieron siendo capitales en lo que a cuestiones demográficas, dinamismo económico y urbanización del territorio se refiere. No obstante, la definitiva terciarización de la estructura productiva regional trae consigo una manifiesta comprensión del espacio urbano como el único mecanismo territorial capaz de generar los nuevos criterios de calidad de vida y de explotación del suelo impuestos por el desarrollismo imperante en las zonas dinámicas del país y de la Europa Occidental.

Al respecto de lo anterior, los nuevos criterios de calidad se habían representados por el empleo, la accesibilidad y la movilidad, la cercanía de infraestructuras y dotaciones, las posibilidades del ocio y esparcimiento como nuevo paradigma del espacio urbano, etc..

Mientras, la explotación del suelo incorporaba la actividad turística de masas y los conjuntos urbanos asociados a las transformaciones de la apropiación comercial del territorio y a las inercias de los núcleos portuarios y aeroportuarios, todo ello estructurado por un sistema viario que reducía a la mínima expresión el concepto de marginalidad funcional del espacio costero, excepto las zonas que MORALES, G. denomina la “trasierra” (MORALES, G., 1993).

Figura 36. Evolución demográfica en el Archipiélago entre 1970 y 1999

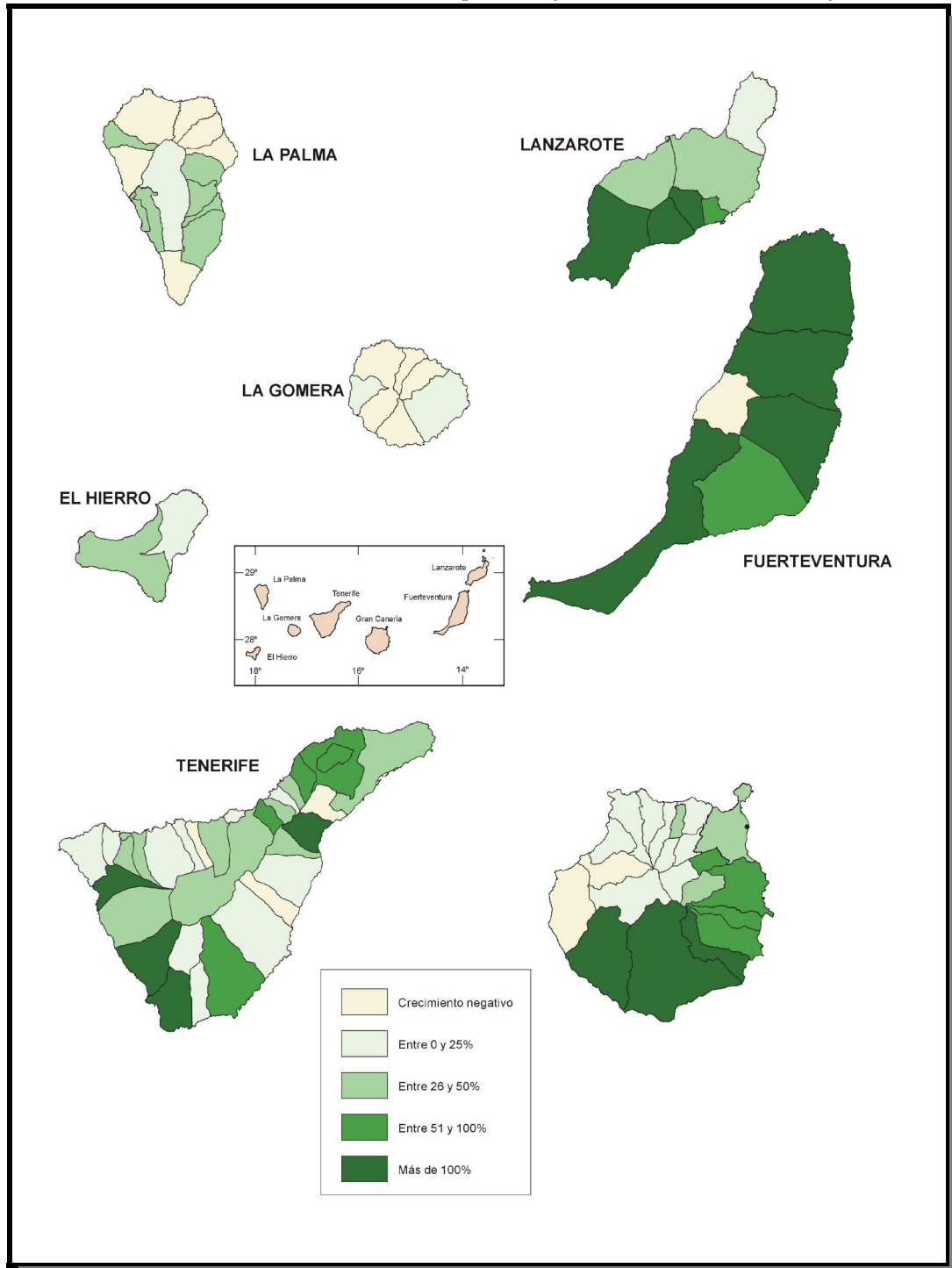


Fuente. INE e ISTAC. Censos de Población y Padrón Municipal de Habitantes. Elaboración propia

En lo que se refiere al desarrollo urbano, usando la variable de la distribución y crecimiento demográfico, pueden observarse las transformaciones anteriores en aquellos municipios que desarrollaron en mayor medida el espacio turístico en sus respectivas costas frente a una ralentización del crecimiento de las grandes capitales del Archipiélago que perdían proporción respecto a sus conjuntos insulares, y frente a aquellos municipios que no siendo turísticos sufrieron una ampliación destacada de las distintas formas de apropiación urbana del territorio (véase la Figura 37).

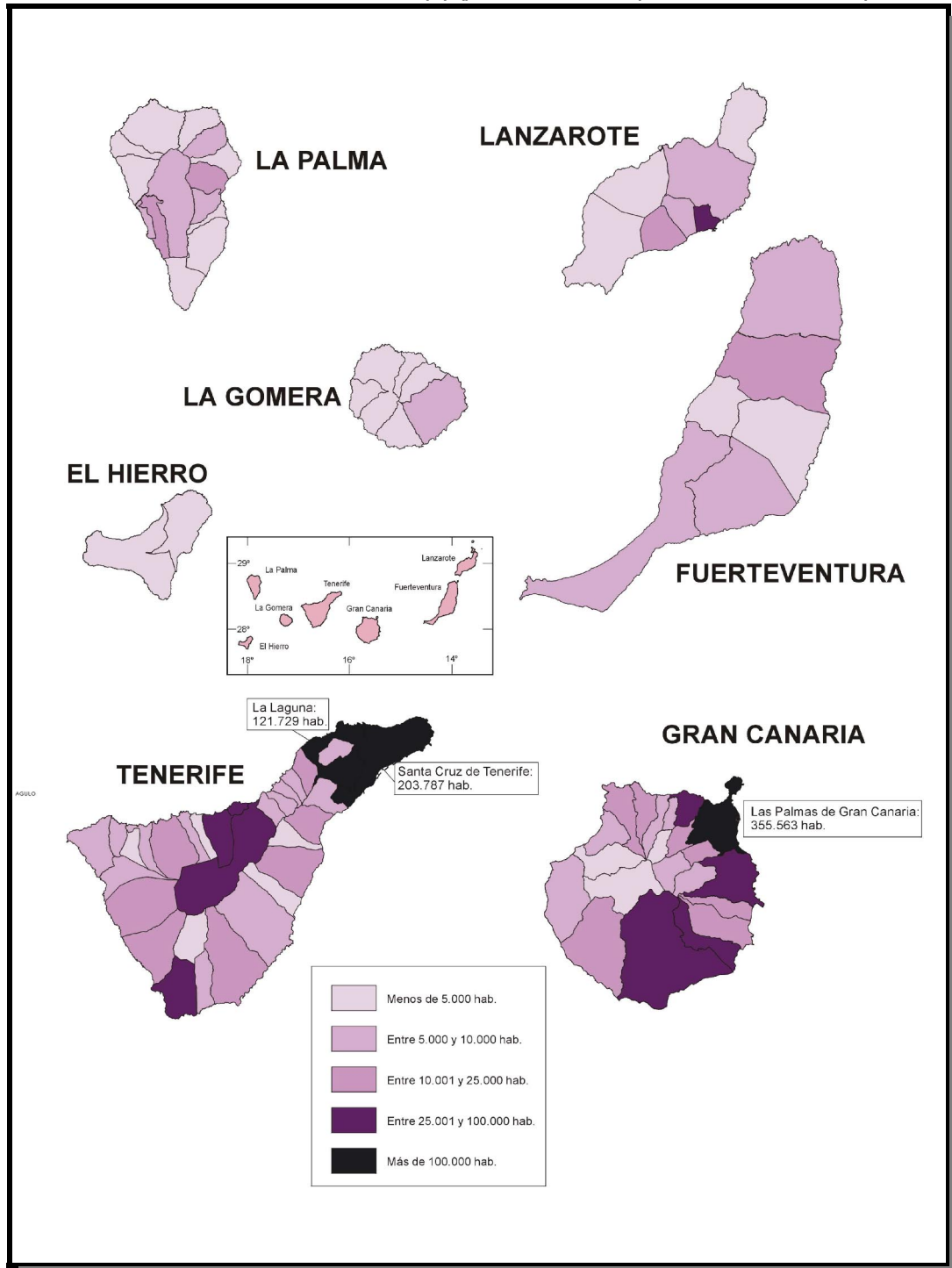
En el primer grupo, coinciden aquellos territorios que 1996 presentan una población superior en más de un 100% respecto a la de 1970, tales como Tías y Yaiza en la isla de Lanzarote, los de La Oliva y Pájara en la isla de Fuerteventura, los de Mogán y San Bartolomé de Tirajana en Gran Canaria, y los de Adeje, Arona y Santiago del Teide en la de Tenerife.

Figura 37. **Redistribución demográfica en el Archipiélago durante las últimas décadas (porcentaje absoluto de crecimiento)**



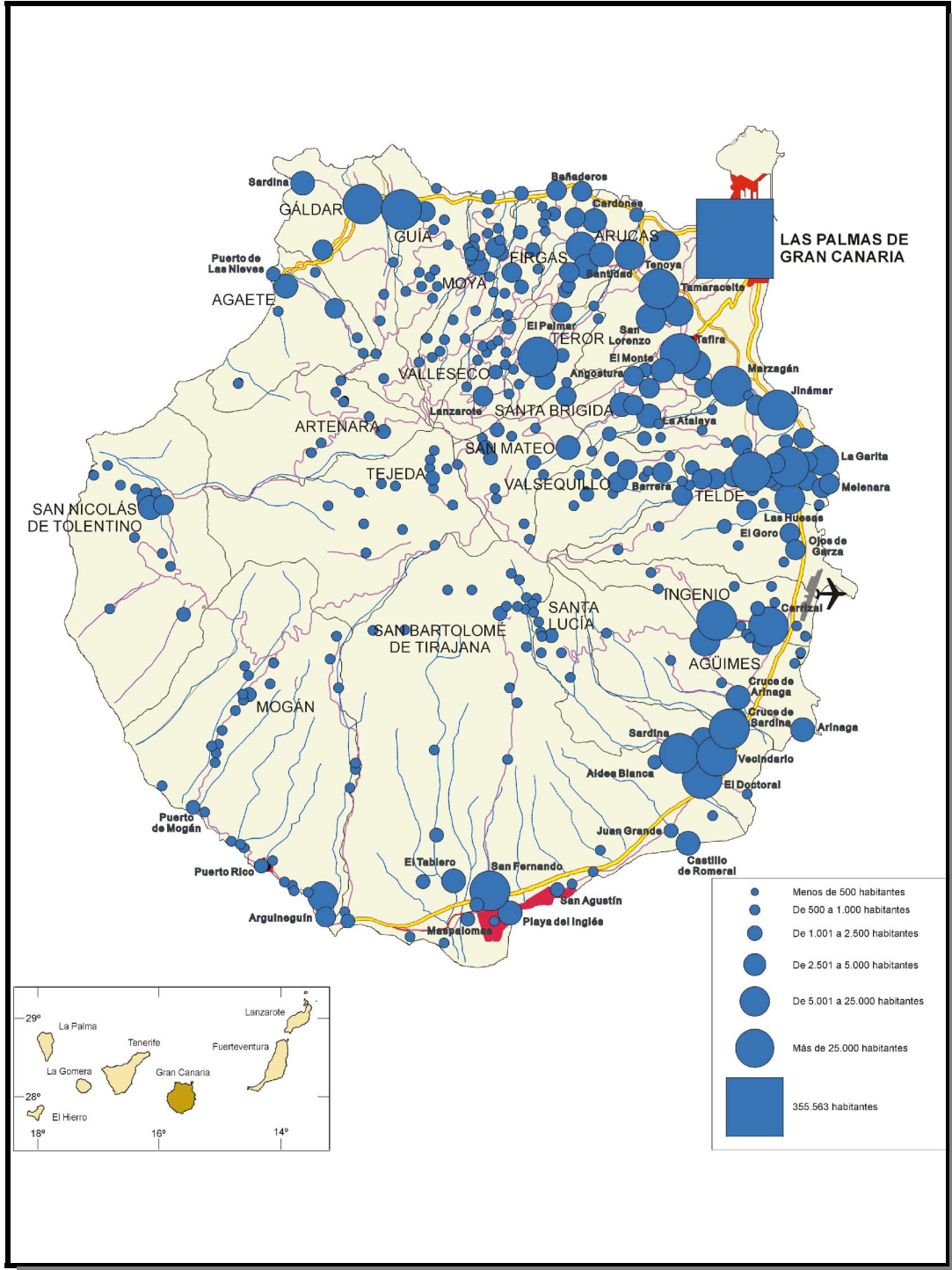
Fuente. INE e ISTAC. *Censo de población, 1970, y Encuesta de Población de Canarias, 1996*. Elaboración propia

Figura 37. Redistribución demográfica en el Archipiélago durante las últimas décadas (II) (población municipal de hecho en 2001)



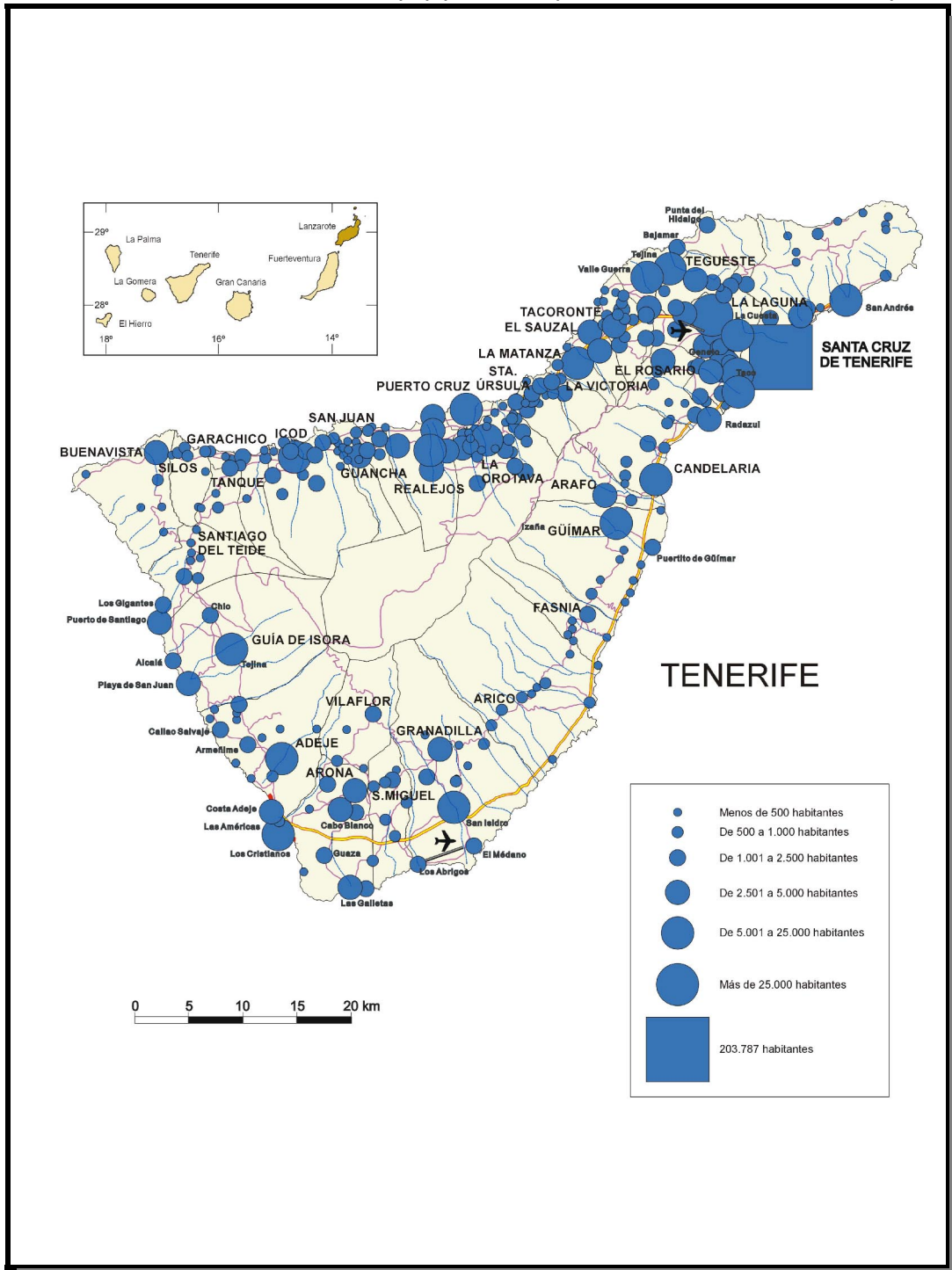
Fuente. ISTAC. *Censo de Población de Canarias, 2001.*
Elaboración propia

Figura 37. Redistribución demográfica en el Archipiélago durante las últimas décadas (III) (Población por entidades en 1996. Gran Canaria)



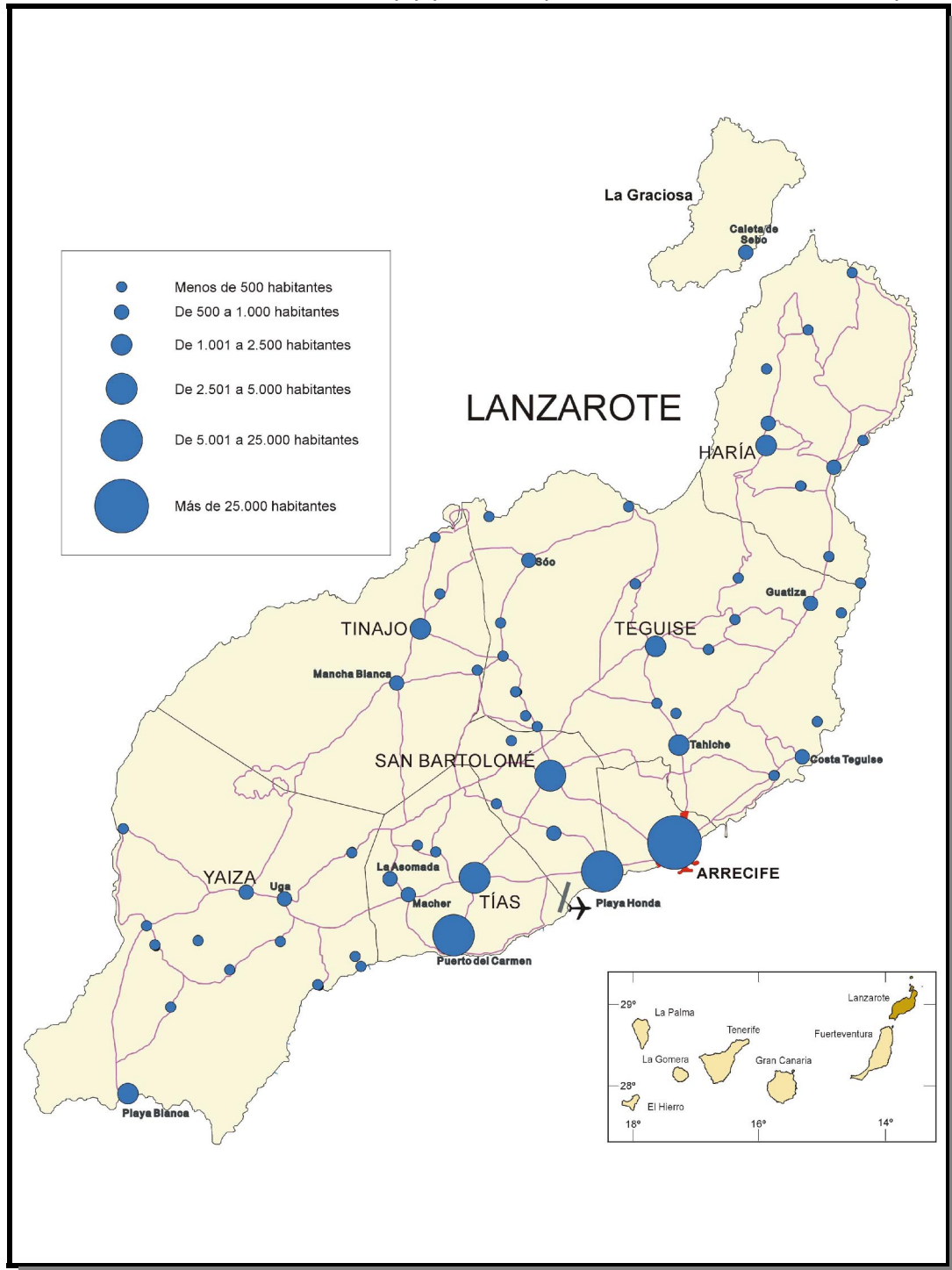
Fuente. ISTAC. *Encuesta de Población de Canarias, 1996.*
Elaboración propia

Figura 37. Redistribución demográfica en el Archipiélago durante las últimas décadas (IV) (Población por entidades en 1996. Tenerife)



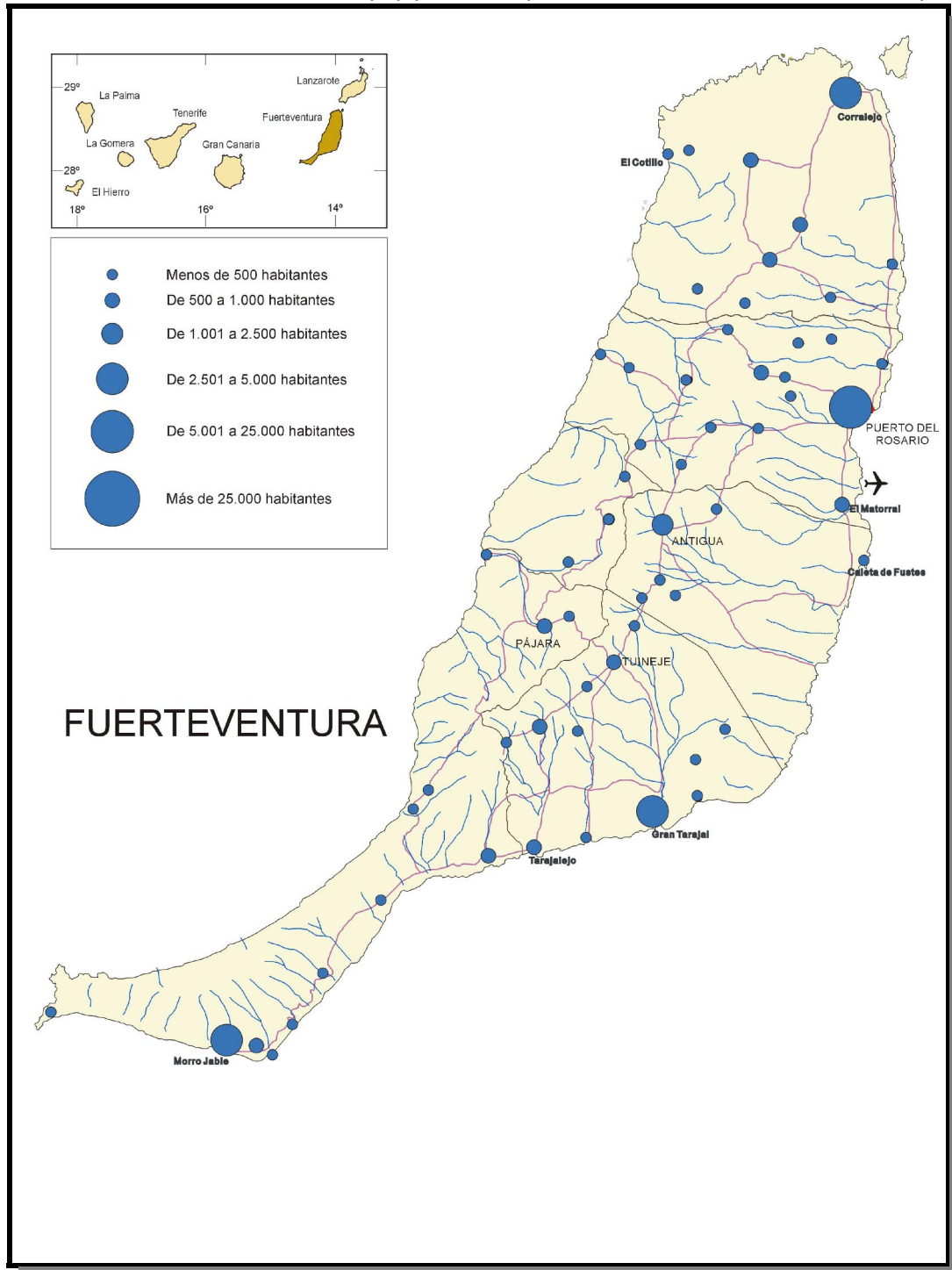
Fuente. ISTAC. *Encuesta de Población de Canarias, 1996.*
Elaboración propia

Figura 37. Redistribución demográfica en el Archipiélago durante las últimas décadas (V) (Población por entidades en 1996. Lanzarote)



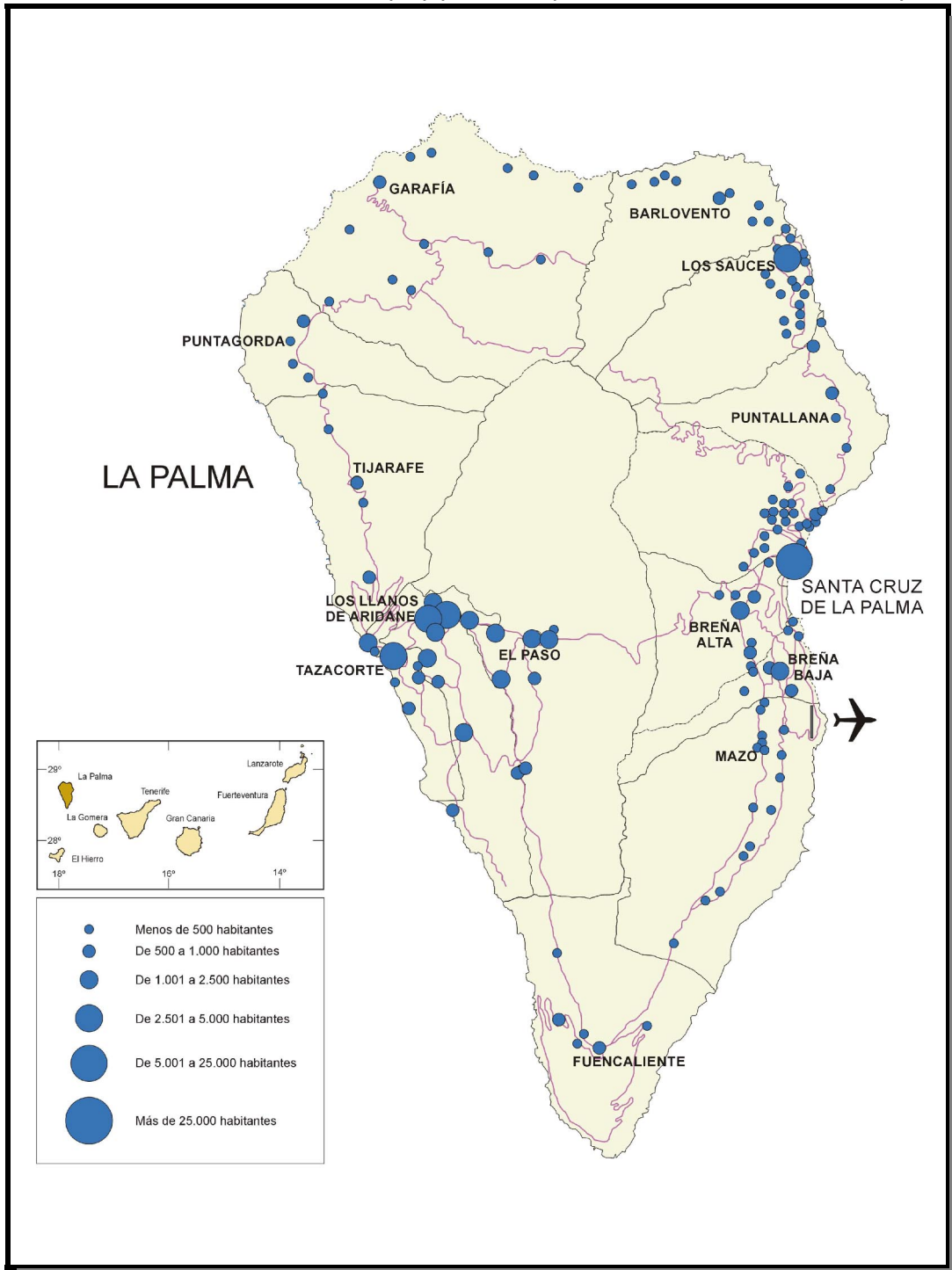
Fuente. ISTAC. *Encuesta de Población de Canarias, 1996.*
Elaboración propia

Figura 37. Redistribución demográfica en el Archipiélago durante las últimas décadas (VI) (Población por entidades en 1996. Fuerteventura)



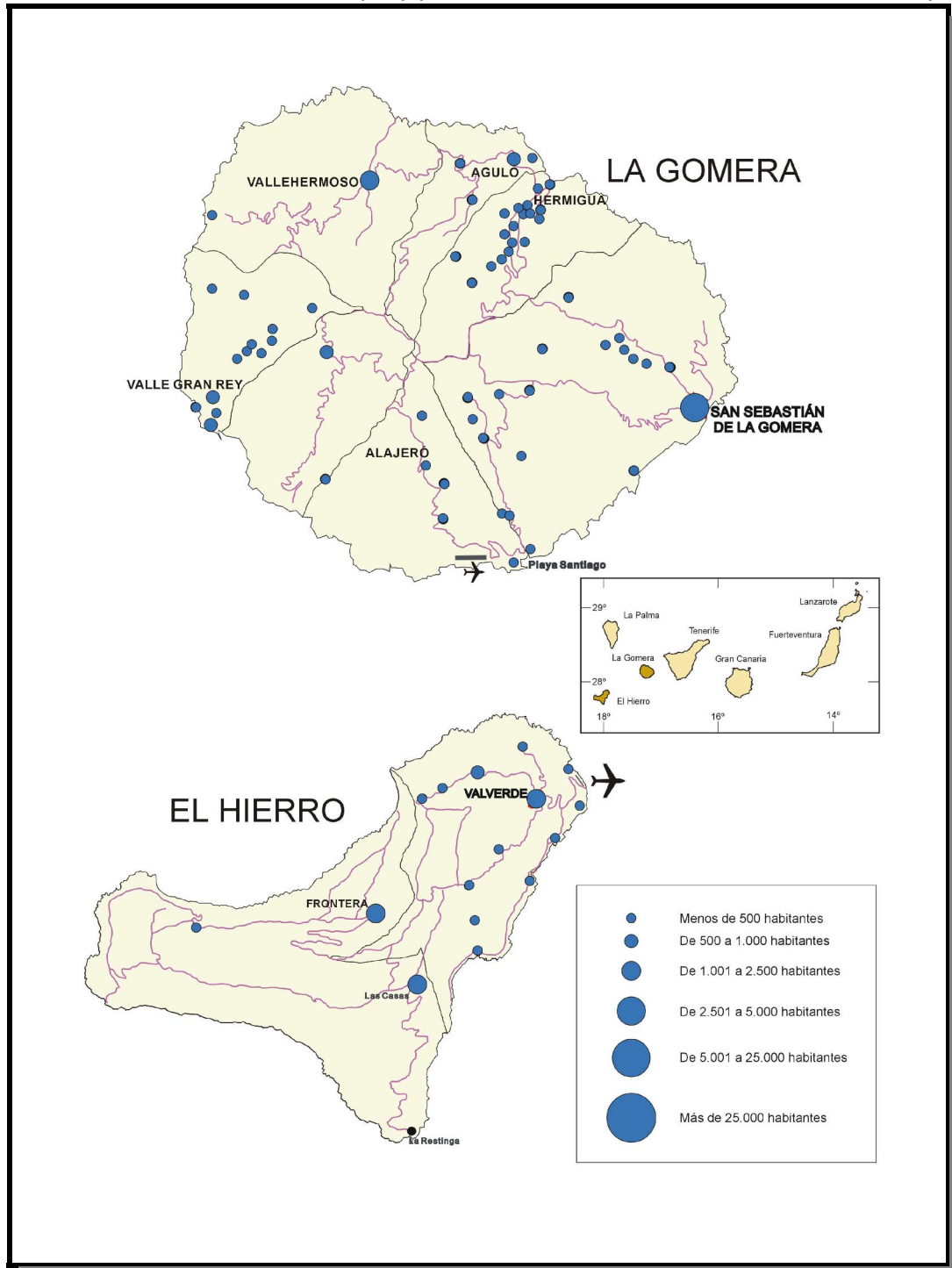
Fuente. ISTAC. *Encuesta de Población de Canarias, 1996.*
Elaboración propia

Figura 37. Redistribución demográfica en el Archipiélago durante las últimas décadas (VII) (Población por entidades en 1996. La Palma)



Fuente. ISTAC. *Encuesta de Población de Canarias, 1996.*
Elaboración propia

Figura 37. Redistribución demográfica en el Archipiélago durante las últimas décadas (VIII) (Población entidades .1996. La Gomera-El Hierro)



Fuente. ISTAC. *Encuesta de Población de Canarias, 1996.*
Elaboración propia

La mayor parte de estos casos constituían territorios con un predominio del paisaje agrario tradicional, muchas veces en franco retroceso, las cuales acogían líneas costeras con extensas superficies para el desarrollo de urbanizaciones turísticas.

Ello les permitía explotar el clima y el mar como recursos de gran capacidad atractiva dentro del turismo de masas europeo y, por tanto, un importante filón para el desarrollo económico. Las inversiones privadas, bien locales o bien foráneas, junto con una rápida tramitación del planeamiento urbanístico creó una inercia de ocupación del suelo, a la que se tuvieron que adaptar o supeditar el resto de las actividades o usos espaciales.

El crecimiento demográfico, sobre todo como consecuencia del trasvase desde las zonas interiores, al calor de un empleo fácil y una riqueza mayor motivó que buena parte de estos municipios oscilase entre los pocos miles de habitantes a superar la barrera de los 5.000, convirtiendo parte de sus territorios en núcleos urbanos de reciente desarrollo que se integraban con fuerza en el sistema de asentamientos de cada isla -p.ej. el municipio turístico de Pájara pasa de un 13.9% a un 26.2% de la población de derecho de Fuerteventura; el de Tías, de un 7.9% a un 26.1% de la de Lanzarote-.

Por su parte, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife y Arrecife de Lanzarote e, incluso, Puerto del Rosario en Fuerteventura evolucionaron positivamente en mayor o menor medida, circunstancia que les permitía mantener sin discusión su papel primario dentro de la jerarquía de cada isla y del conjunto regional. No obstante, la pérdida de proporción respecto a sus respectivos espacios insulares fue una tónica común, fruto de ese proceso de redistribución demográfica.

En todos ellos se produce una importante expansión del espacio urbano que les lleva a duplicar su superficie originaria, en un proceso de gran consumo de suelo para fines residenciales, productivos y dotacionales, con el fin de responder al crecimiento poblacional y a las exigencias de calidad de vida que se imponía en las ciudades europeas.



Polígonos residenciales e industriales, grandes espacios comerciales, dotacionales y de ocio y su estructuración mediante una densa red viaria protagonizan el área de crecimiento reciente en las capitales insulares. (Ciudad Alta y área de expansión reciente. Las Palmas).
Foto gentileza de don Juan Miguel Cerpa Macías.

Pese a ello, este crecimiento resulta ser menos acelerado que el de las zonas turísticas y el resto de las zonas costeras dinámicas, resultando una pérdida de importancia proporcional en sus respectivas islas, en tanto que la capital grancanaria pasa de tener un 55.3% de la población insular de 1970 a un 50.3% en 1996, la de Tenerife, de un 30.2% a un 29.5%, la de Lanzarote, de un 52.2% a un 37.7%, y la de Fuerteventura, de un 36.7% a un 34%.

Este dinamismo va a presentar consecuencias directas sobre las formas de ocupación industrial del espacio en estos territorios, aunque sobre ello se profundizaremos en un capítulo posterior.

El tercer grupo se encuentra representado por aquellos municipios cuyos territorios costeros han sufrido importantes transformaciones, como consecuencia de un desarrollo urbano mucho más complejo en su fisonomía que el de un estímulo predominantemente turístico.

Son aquellas comarcas heredadas del segundo escalafón en el sistema jerárquico de los núcleos insulares por detrás de las respectivas capitales, incluyendo municipios como Telde, Arucas, Ingenio, Guía y Gáldar, por parte grancanaria, la comarca septentrional de Tenerife, entre La Laguna y La Orotava, etc., a lo que se han ido incorporando nuevos espacios de acelerado crecimiento dentro de un proceso definitivo de ocupación urbana de los ámbitos costeros.

En este último grupo, el caso paradigmático lo constituye el conjunto urbano de Vecindario-Arinaga, en el sureste grancanario (municipios de Santa Lucía y Aguimes), el cual en apenas 25 años ha pasado de ser un territorio eminentemente agrícola con varios núcleos de importancia secundaria o marginal a un conjunto urbano casi continuo con poco menos de 50.000 habitantes (*para un mayor detalle acerca de esta comarca no abordado en este trabajo, véase GONZÁLEZ, A., 2001*).

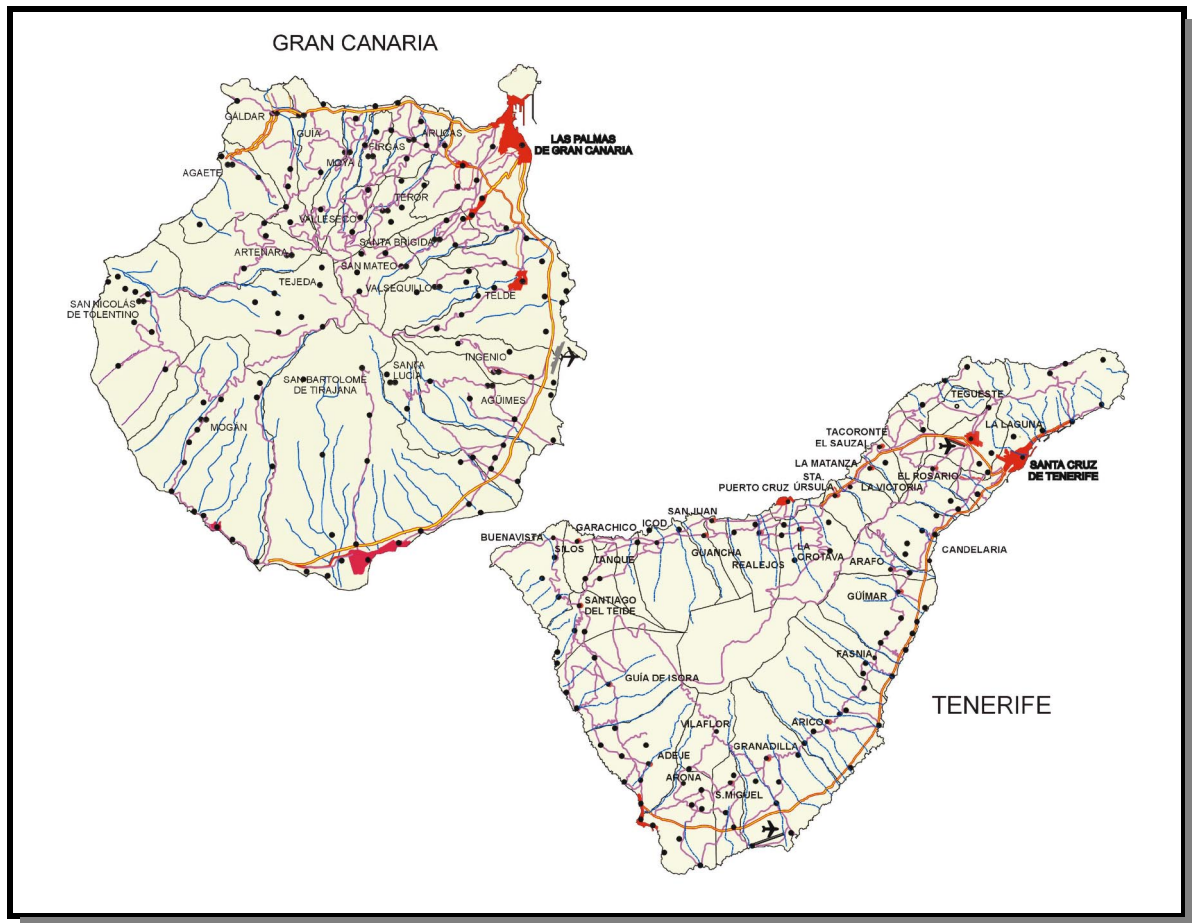
Bien como causa, bien como consecuencia, lo cierto que en ese proceso de redistribución demográfica jugó un papel primordial la densificación de la red viaria, sobre todo el proceso de estructuración del sistema de asentamiento en el nivel costero de las islas más dinámicas.

Sobre todo a partir de mediados de los años setenta, se produce la ampliación, en unos casos, y la nueva construcción, en otros, del sistema básico de comunicaciones terrestres de primer rango entre las capitales insulares y centros comarcales dinámicos y el resto del territorio insular, formado por las “carreteras regionales”, las autopistas y autovías que iban satisfaciendo las necesidades del trasvase demográfico y el crecimiento turístico del territorio insular -teniendo en cuenta que no existe el ferrocarril como red complementaria- y, al mismo tiempo, servían de referencia espacial en la aparición y/o crecimiento de núcleos y áreas productivas.

La Autovía del Sur y la del Norte, en el frente costero oriental y septentrional grancanario respectivamente, la Autopista de Santa Cruz-La Laguna, y su continuidad

a lo largo del norte tinerfeño, y la Autovía del Sur, que conecta Santa Cruz con el espacio turístico del sur de la isla, son ejemplos importantes de infraestructuras que han tenido una incidencia muy clara en la organización del territorio regional, repitiéndose el proceso en las islas de Lanzarote y Fuerteventura (véase la Figura 37 y 38).

Figura 38. La red de carreteras en Gran Canaria y Tenerife



Esta fenomenología viene a presentar una vinculación importante con los procesos de apropiación del espacio por parte del nuevo suelo industrial, para el que la existencia de una vía de primer rango que permitiese una rápida accesibilidad a los grandes centros urbanos de las islas constituía un factor de localización casi imprescindible.

3.5. Resumen del proceso de formación del espacio industrial canario. Tipificación del territorio

Tal como se ha intentado detallar en los apartados anteriores, el proceso de apropiación industrial del espacio en el Archipiélago Canario hasta sus manifestaciones actuales ha seguido cuatro etapas básicas en su desarrollo, cada una de ellas con características específicas dentro de una estructura básica similar, pero con evidentes dificultades en la delimitación de los límites temporales exactos entre una y otra. Y ello, pese que la aparición de ciertos acontecimientos territoriales con fechas concretas han impulsado sucesivas transformaciones en la definición del espacio o el tejido industrial isleño.

Casi siempre en una posición o respuesta posterior a los comportamientos de la estructura industrial del país y del conjunto de Europa Occidental, la formación de este espacio regional ha pasado en algo más de un siglo de constituir una entidad secundaria dentro de un paisaje agrario y portuario tradicional, con funcionamientos marcadamente artesanales y de escasas implicaciones territoriales, a dibujar un componente importante en la organización del espacio isleño, sobre todo en Gran Canaria y Tenerife, llegando a alcanzar matices propios dentro de un paisaje tan complejo como difícil de definir con una personalidad única, aunque marcado por la generalización del crecimiento urbano en gran parte de los territorios insulares.

Si bien estas últimas características se desarrollarán de modo más exhaustivo en el siguiente bloque, la presencia de un suelo industrial cada más extenso, de complejos flujos de transportes de mercancías y de empleos desde zonas de residencia a lugares de trabajo, de un imbricado tejido empresarial con un corte capitalista o moderno necesario para su supervivencia, entre otros aspectos, definen básicamente el alcance de unas implicaciones territoriales no visibles en la lectura general del Producto Interior Bruto o de su participación en el conjunto de la economía.

El transcurso entre unas características artesanales y otras contemporáneas se manifiesta en un proceso inicial de desarrollo del espacio industrial concentrado en Las

Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife y una más reciente diversificación geográfica del tejido, siempre en complemento con los anteriores focos, aunque con una jerarquía bien definida en varios niveles de desarrollo y con aspectos diferenciadores entre una etapa y otra (veáse el Cuadro 18).

Cuadro 18. Cuadro-resumen del proceso de apropiación industrial del espacio en el Archipiélago Canario

" ANTECEDENTES ANTERIORES AL SIGLO XX (Modelo artesanal)	" TRANSCURSO DEL SIGLO XIX AL XX (La ruptura capitalina del modelo artesanal)
<ul style="list-style-type: none"> ! Distribución focalizada en las cabeceras agrícolas y Las Palmas. ! Exclusividad de la "empresa" artesanal, unipersonal y familiar. ! Mercado local. ! Área de influencia local. ! Débil implicación en la organización territorial. ! Especialización casi exclusiva en productos alimenticios y bebidas. 	<ul style="list-style-type: none"> ! Aparición de estructuras protoindustriales en núcleos urbano-portuarios. ! Focalización en Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. ! Progresiva desaparición de los focos artesanales rurales dentro del esquema geográfico regional. ! Aparición de empresas en espacios rurales de cierto nivel de concentración de empleo y actividad en sus ámbitos comarcales. ! Continuidad casi definitiva de la producción alimenticia y bebidas como entidad estructuradora de las manufacturas insulares. ! Aparición de la industria pesquera y tabaquera como representación del modelo capitalista. ! Aparición de la factoría o edificio industrial en las anteriores. ! Aparición de la Refinería de Santa Cruz como enclave más importante del prototejido regional. ! Influencia del ensanche urbano-capitalino en la extensión de la estructura empresarial. ! Inicio del concepto exportador en producciones a gran escala regional ! Aparición tímida de áreas geográficas de definición industrial en los entornos portuarios. ! Estancamiento estructural durante las primeras décadas del período franquista.

Cuadro 18. Cuadro-resumen del proceso de apropiación industrial del espacio en el Archipiélago Canario (II)

" 1950-1973 (La consolidación de los focos capitalinos)	" 1973-2000 (Reacomodación y diversificación del tejido)
<ul style="list-style-type: none"> ! Transformación del modelo económico general hacia al definición comercial-turística del territorio. Macrocefalización del sistema urbano regional. ! Consolidación del tejido manufacturero capitalino con estructuras propiamente capitalistas. ! Desaparición del tejido artesanal en el medio rural, limitándose la actividad manufacturera a las empresas alimenticias de influencia comarcal. ! Recuperación y consolidación de los recintos portuarios como pilares del funcionamiento industrial. Crecimiento de la Refinería y consolidación definitiva como unidad urbana en Santa Cruz de Tenerife. ! Aparición del suelo industrial como pieza territorial dinamizadora y concentradora del tejido. ! Crecimiento del tejido y el empleo al calor de la explosión del espacio urbano. ! Progresivo aumento del tamaño empresarial medio. Incorporación de empresas multinacionales del sector de alimentación y bebidas e influencia inmediata en la estructura industrial urbana. ! Aceleración subsidiaria al crecimiento capitalino del proceso de incorporación de municipios limítrofes (La Laguna, Telde) y de Arrecife al esquema industrial no rural. ! Época de máximo esplendor de la industria pesquera y tabaquera. ! Reorientación de la política industrial hacia macroenclaves de interés estratégico regional. Creación de los polígonos de Arinaga y Valle de Güímar. 	<ul style="list-style-type: none"> ! Evolución general compensada pese a la crisis internacional. ! Reacomodación de Las Palmas como foco de mayor dinamismo industrial, frente a la consolidación del área metropolitana de Santa Cruz-La Laguna. ! Diversificación geográfica del tejido hacia los frentes costeros de amplio desarrollo urbano (costa oriental de Gran Canaria, norte de Tenerife). ! Participación específica de las áreas turísticas en la configuración de focos locales de los subtejidos insulares. ! Desarrollo de Arinaga y Valle de Güímar como macropolígonos de gran volumen empresarial. ! Crisis y recuperación en el dinamismo de los grandes recintos portuarios, incluyendo en ese proceso la desaparición de la industria pesquera. ! Contrastes territoriales en el desarrollo del tejido en las áreas urbanas capitalinas con el establecimiento de unidades bien diferenciadas. ! Conflictos espaciales entre las actividades industriales y el dinamismo territorial de la ciudad (Refinería, crisis y expulsión de empresas de barrios tradicionales,...). ! Pervivencia de los nodos uniempresariales de influencia comarcal en las zonas no urbanas, incluyendo la decadencia del tejido de talleres madereros de amplio desarrollo anterior. ! Desarrollo de respuestas territoriales dinámicas propias de un medio de innovación en Gran Canaria y Tenerife, vinculado al sector de alimentación, bebidas y tabaco. ! Experiencia no consolidada del Parque Tecnológico de Granadilla. ! Consolidación de las pymes como figura primordial en el tejido manufacturero regional. ! Dificultad de aplicación de límites del tejido industrial respecto al resto del tejido regional.

Este desarrollo diacrónico del proceso de apropiación industrial del espacio en las Islas va venido a establecer, a fecha de hoy, una comprensión vertical de la actividad basada en la existencia de un territorio contrastado en cuanto a las características de la evolución local, tal como se insinúa en el cuadro anterior.

Basado en esta circunstancia podemos plantear la hipótesis de que el territorio de las Islas Canarias ha presentado un comportamiento contrastado a nivel municipal de los procesos de apropiación industrial del espacio, cuya fenomenología desemboca en una situación actual y unas tendencias futuras acorde a esa diferenciación. La confirmación de dicha conclusión sería interesante desde el punto de vista de la planificación del territorio a la hora de abordar esta temática.

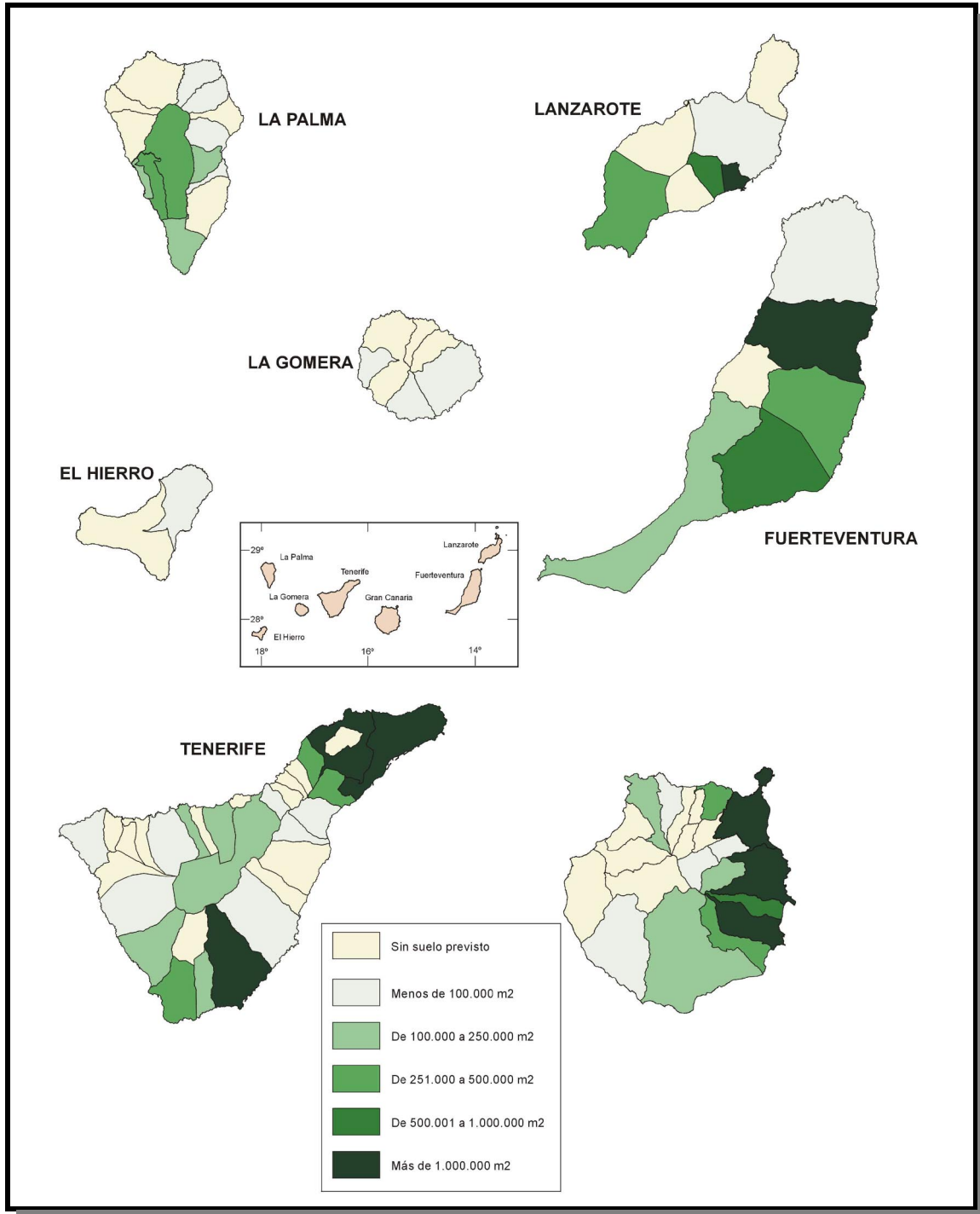
Estas tendencias de comportamiento constituye un parámetro útil en la dirección de dicho procesos de apropiación, manejándose para ello el indicador del volumen de suelo industrial previsto por parte del planeamiento urbanístico municipal y la proporción no ocupada del existente.

Si bien, sobre dichos valores conviene atender a ciertos matices de incumplimiento de expectativas, usos no manufactureros en estas áreas, etc., resulta indicativa la aparente continuidad de los comportamientos de redistribución de las nuevas ubicaciones de empresas existentes en las últimas décadas.

Dicho mecanismo atiende de la consolidación de los sistemas territoriales de expansión industrial en el área metropolitana de Santa Cruz-La Laguna, el frente costero oriental de Gran Canaria -incluyendo progresivamente los municipios sureños de Santa Lucía y Bartolomé de Tirajana-, los municipios norte y sur de Tenerife -matizándose la especialización turística de este último caso- y las promociones aisladas en los municipios de destacado dinamismo urbano (noroeste y medianías grancanarias, Lanzarote y Fuerteventura, etc.) (véase la Figura 41).

Las Palmas de Gran Canaria, lejos de perder su puesto de privilegio en el sistema regional, si prevé en su territorio una ralentización de estos crecimientos.

Figura 41. Distribución del volumen de suelo industrial desocupado y previsto como referencia de las tendencias de crecimiento



Fuente. *Planeamiento urbanístico municipal*. Elaboración propia.

Por tanto, atendiendo a la evolución diacrónica de los procesos de implantación territorial de la industria en Canarias nos permitimos tipificar los municipios insulares en función de su grado de dinamismo en este aspecto

De un lado, queda claro la existencia de una representación de lo que podríamos denominar como “*municipios capitalinos con carácter de focos primordiales continuos en el desarrollo industrial del Archipiélago*” en su conjunto.

Incluyendo aquí a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y, en menor medida, la de Santa Cruz de Tenerife, consiste en ámbitos municipales definidos por el carácter fundamental que han tenido y seguirán teniendo en el desarrollo industrial de Canarias, ya no solo por el volumen máximo de los distintos parámetros de medición a nivel regional (empresas, empleo, superficie ocupada, densidad, etc.), sino por el grado de definición paisajística de estos usos respecto al conjunto del territorio, la ubicación de los grandes recintos portuarios regionales -no olvidemos su papel básico en el organigrama del tejido- y su influencia funcional más allá de los límites insulares.

Una segunda tipología podemos identificarla como “*municipios con un papel histórico secundario y de gran dinamismo reciente en el desarrollo industrial del Archipiélago*” en los casos del municipio tinerfeño de La Laguna, que desde el punto de vista de la actividad industrial se ha integrado como pieza clave en el área metropolitana de la capital insular, del conjunto grancanario de Telde-Ingenio y, de modo más irregular, del municipio lanzaroteño de Arrecife.

Constituyen municipios ubicados el ámbito de influencia directa e inmediato de las anteriores ciudades, donde la existencia de ejes viarios insulares y el aprovechamiento de los intensos procesos de urbanización y crecimiento demográfico de las zonas costeras ha permitido la extensión de enclaves manufactureros dinámicos que ejercen un papel de complementariedad y de competencia con la representación capitalina de los subtejidos insulares.

Sin llegar al volumen de los grandes focos regionales, sí son las áreas de mayor efervescencia empresarial, abandonando el papel marginal que el territorio insular extracapitalino hubo mantenido durante el transcurso del siglo XIX y XX y la primera mitad de éste respecto al desarrollo manufacturero.

Una tercera tipología podemos representarla en aquellos ámbitos que más que municipios lo definimos como *"comarcas de reducida participación histórica, pero afectadas por el área de influencia de la implantación y funcionamiento reciente de macropolígonos industriales"*.

Dicha dinámica se ha visto favorecida por la promoción de un abundante suelo industrial y, dentro de éste, de piezas estratégicas marcadas por su importante poder de atracción (Arinaga en Gran Canaria, Valle de Güímar en Tenerife), excluyendo los casos de Granadilla, en Tenerife, y Playa Honda de San Bartolomé en Lanzarote por su escasa vinculación al desarrollo industrial, aunque en el primero existe vigente un destacado potencial para ello.

Otro grupo aparece entendido como un conjunto de *"municipios con implantaciones tradicionales aisladas y de comportamientos recientes relativamente dinámicos"*. Representados por aquellos sectores que se han visto favorecidos por la localización de empresas de alimentación, bebidas y tabaco y, en el caso del norte tinerfeño de madera, desde finales de siglo XIX y principios del XX y que actualmente son señeras en el mercado regional, sirviendo de referentes impulsores de nuevos crecimientos en sus respectivos entornos comarcales.

Obviando los ámbitos de nula implantación, podemos citar un último conjunto de *"municipios de reducido dinamismo tradicional con presencia de nuevos crecimientos recientes de limitado protagonismo a nivel insular"*, incluyéndose preferentemente los ámbitos turísticos (véase la Figura 42).

Figura 42. Tipificación de los municipios canarios en función del comportamiento histórico de la implantación territorial de la industria (I. Gran Canaria)

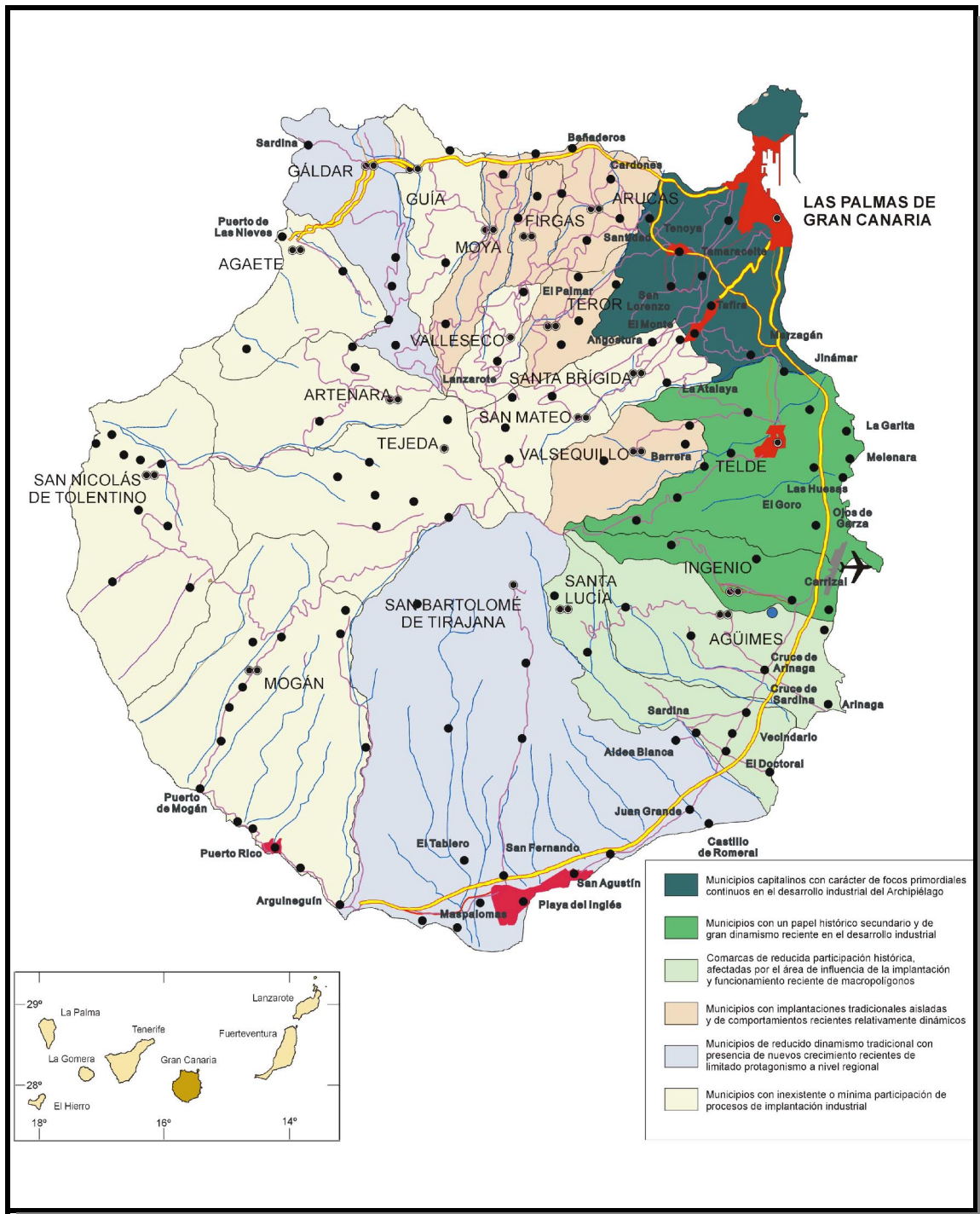


Figura 42. Tipificación de los municipios canarios en función del comportamiento histórico de la implantación territorial de la industria (II. Tenerife)

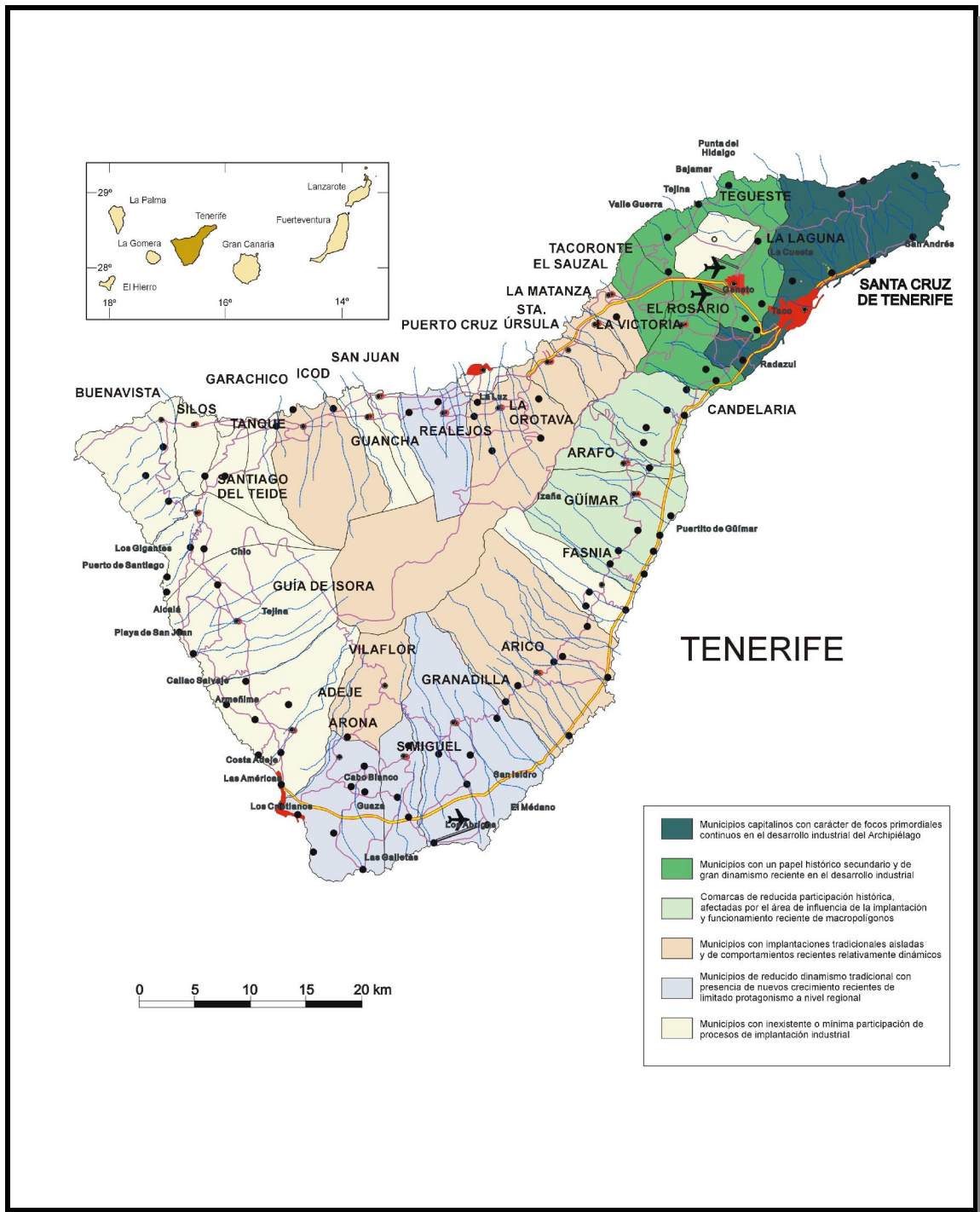


Figura 42. Tipificación de los municipios canarios en función del comportamiento histórico de la implantación territorial de la industria (III. Lanzarote)

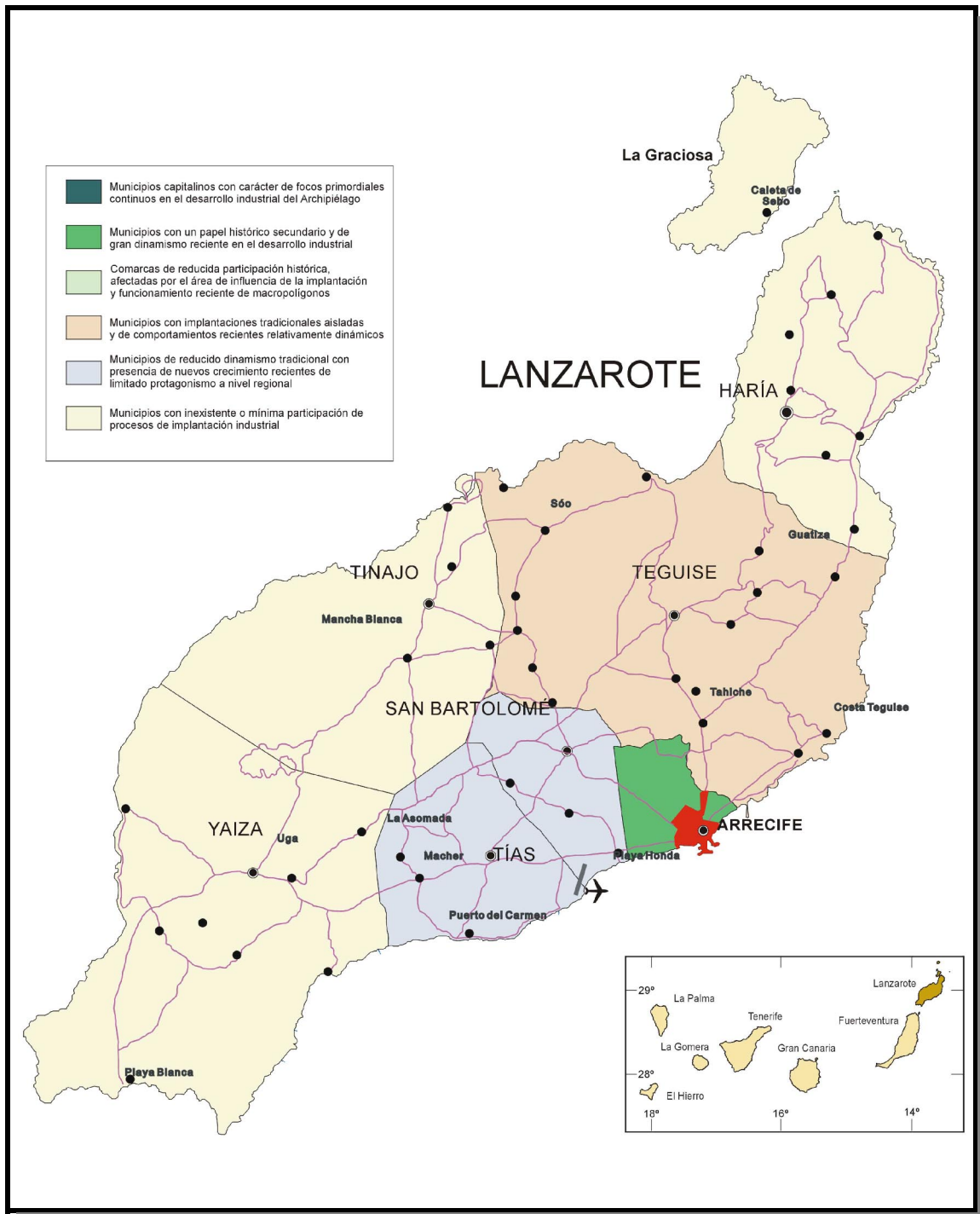


Figura 42. Tipificación de los municipios canarios en función del comportamiento histórico de la implantación territorial de la industria (IV. Fuerteventura)

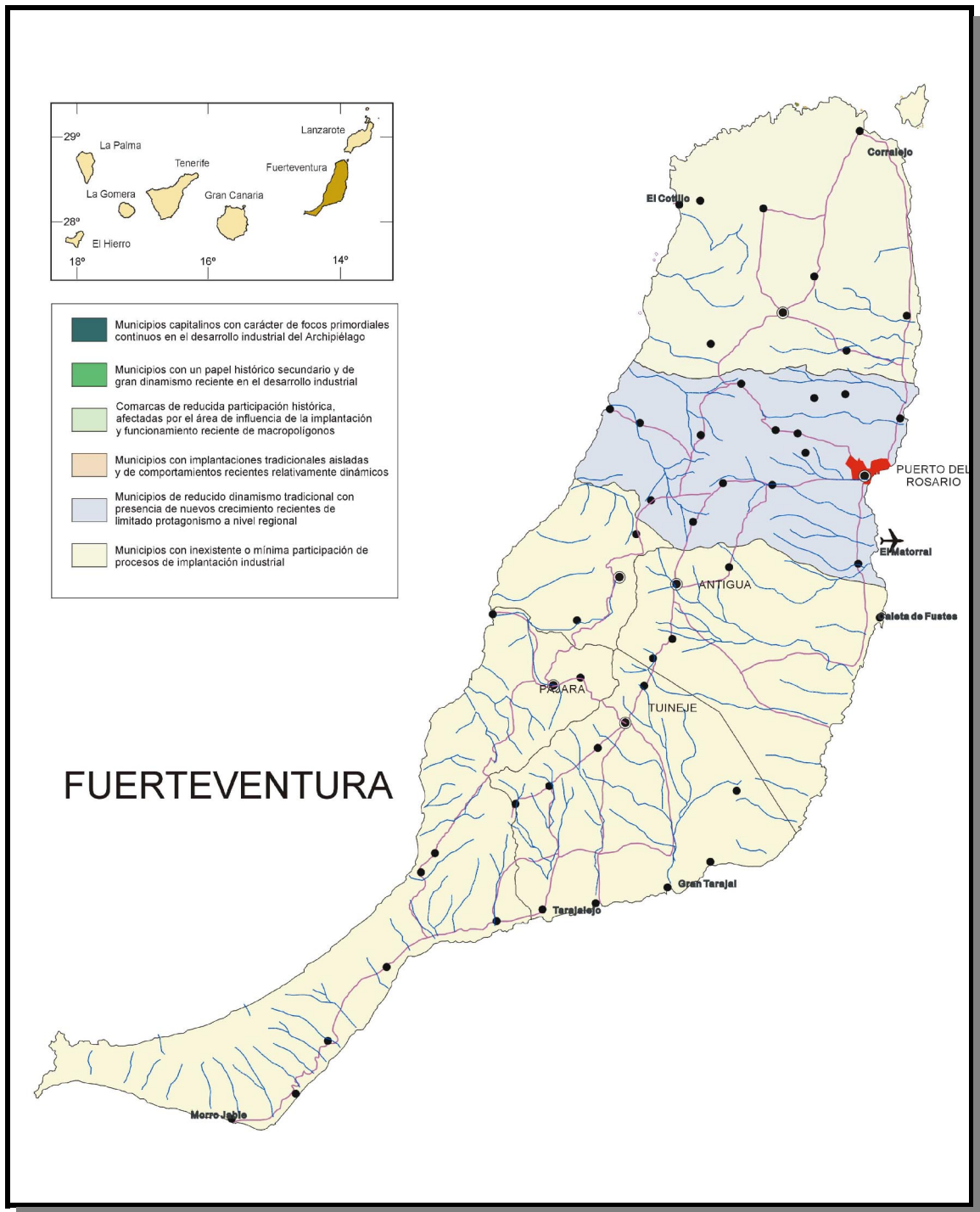


Figura 42. Tipificación de los municipios canarios en función del comportamiento histórico de la implantación territorial de la industria (V. La Palma)

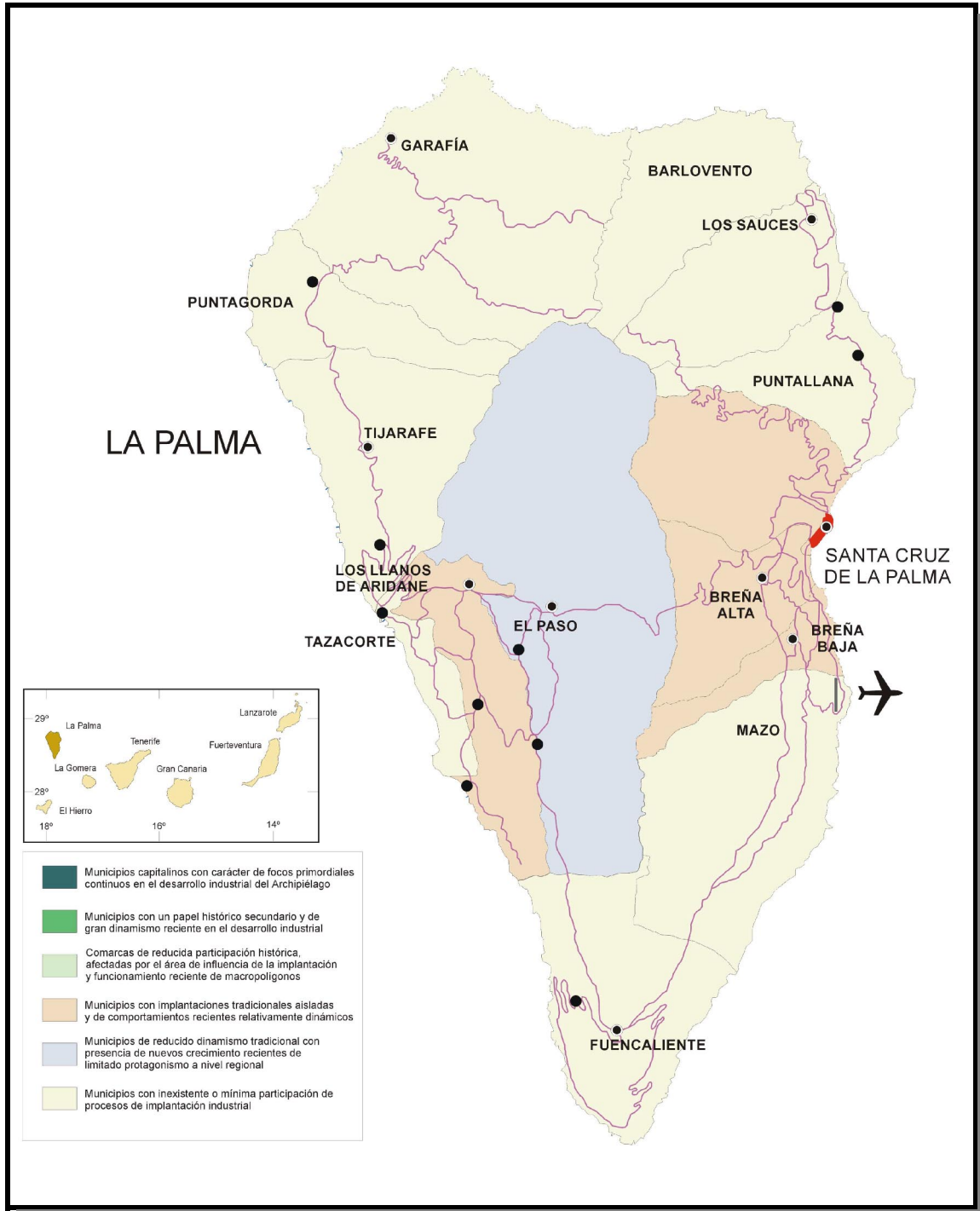


Figura 42. Tipificación de los municipios canarios en función del comportamiento histórico de la implantación territorial de la industria (VI. La Gomera y El Hierro)

