

y algunas instalaciones en núcleo histórico de la ciudad, así como las tres de salazones de pescado en Mogán, Gáldar y Telde rompían dicha concentración dentro de la provincia de Las Palmas (SUÁREZ, M, 1996: 102).

En Santa Cruz de Tenerife, el frente portuario estuvo menos definido respecto al conjunto del espacio urbano y el número de instalaciones manufactureras fue menor que en el caso grancanario, influyendo una menor participación de las empresas británicas en su desarrollo y un crecimiento de las industrias pesqueras más limitado.

Ya en 1836 existía un primer depósito carbonero en el recinto portuario, propiedad de la Casa Hamilton, aunque no sería hasta los años ochenta y noventa cuando se empiezan a implantar empresas de cierto empaque.

Cuadro 7. Empresas de la industria pesquera en Las Palmas en 1933

RAZON SOCIAL	CAPITAL	TIPO DE PRODUCTO	PESCADO	EMPLEO
Gumersindo Escobio	Penins.	Conservas	Atún	26
Antonio Jorge Marrero	Canario	Salazones	Corvina	22
Compañía anónima	Canario	Salazones	Corvina, bacalao	10
Sociedad anónima	Canario	Conservas	Atún	16
Jaime Llinares Lloret	Penins.	Salazones	Atún	1
Jaime Llinares Lloret	Penins.	Salazones	Atún	2
Pedro Lloret	Penins.	Salazones	Atún	3
Francisco Sosa	Canario	Salazones	Atún	1
Alejandro Parres	Canario	Salazones	Atún	1
Silvestre Medina	Canario	Salazones	Atún	1
Miguel Gil Pineda	Canario	Salazones	Atún	1
Félix López	Canario	Salazones	Atún	1

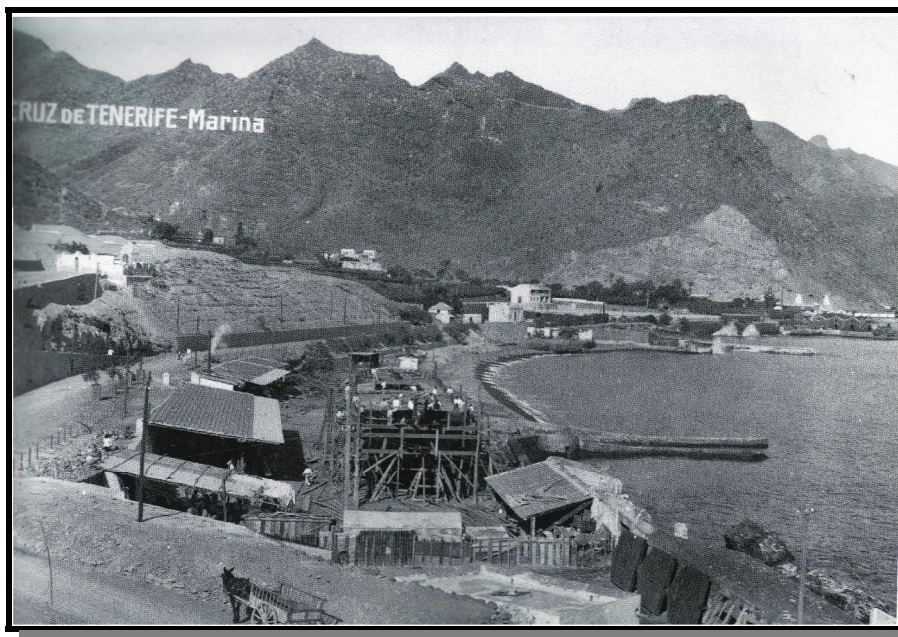
FUENTE: MACIAS, A. 1984. Elaboración propia.

La tres primeras serían tres compañías carboneras inglesas -la George Davidson, la Ghirlanda Hermanos y, las más importante, la Hamilton and Co. y la The Teneriffe Coaling Co. Ltd., filial de la Elder Dempster Co.- (MARTÍN, U., 1988: 189). Entrado el

siglo XX, habría que añadir la Cory Brothers que se independizó en 1910 de la Hamilton and Co., constituyendo una nueva empresa, y la implantación de la primera firma alemana en 1913, la Deutsche Kohlen Depot Gesellschaft.

Sin embargo, las dos primeras ya desaparecen antes de que finalice el siglo XIX, por cuanto reduce aún más el cupo de nuevas implantaciones en un recinto portuario que si bien crece en su infraestructura y tráfico no pareció alcanzar el nivel de capitalización e incidencia territorial del de Las Palmas respecto al desarrollo manufacturero. De hecho, el frente portuario grancañario concentró durante los años treinta del siglo XX el 76,3% de las propiedades británicas dedicadas a servicios portuarios (QUINTANA, F., 1992: 156).

Entre ellas, la Hamilton and Co. tuvo quizás un mayor dinamismo, incluyendo entre sus instalaciones un moderno astillero que ocupaba unos 300 m² y daba empleo a unos 16 empleados e, incluso, una fábrica de abonos químicos (Anónimo, 1934). También un astillero la tenía la Tenerife Coaling Co. Ltd., aunque sin la capacidad dinámica de la anterior.



Si bien el Puerto de Santa Cruz ya se había consolidado como tal infraestructura antes que el de La Luz, la presencia de grandes capitales británicos fue más reducida en su frente marítimo, afectando a un menor desarrollo de actividades manufactureras "modernas". (Astilleros de la Hamilton and Co..1933).

Al margen de estas instalaciones modernas, el litoral santacrucero albergaba algunas instalaciones de carpinteros de ribera que permitían complementar la oferta naval, aunque para embarcaciones menores y de madera, sobre todo las destinadas a la pesca.

Respecto a ésta, hacia 1933, el frente portuario de Santa Cruz y sus inmediaciones albergaba 7 factorías de salazón y conservas de pescado que empleaban en torno a los 98 empleados, compartiendo la actividad costera con las anteriores actividades, así como con los almacenes y oficinas de consignatarias.

En ambos frentes portuarios, su evolución a partir de los años treinta experimentó los efectos diversos que la crisis económica mundial (YÁNEZ, J., 1999), el período autárquico y la Segunda Guerra Mundial derivaron en el conjunto de los ámbitos portuarios europeos y españoles.

El efecto más común sería la cada vez menor internacionalización de la actividad portuaria, bien por la vía de la inseguridad del tráfico marítimo comercial y la reducción de las importaciones, bien por la del proteccionismo implantado con el régimen franquista que no respetaría las especificades del modelo económico isleño, en el que precisamente se echaría en falta una base industrial que afrontase dichos cambios (MACÍAS, A., y RODRÍGUEZ, J.A., 1995: 417), no dando tiempo material a la consolidación del movimiento en este sentido en el territorio ni a aprovechar la inercia positiva de la década de los años veinte y principios de la de los treinta.

Evidentemente, las, por entonces dinámicas, empresas británicas fueron las principales perjudicadas (QUINTANA, F., 1992: 160-162). Ya perjudicadas por la crisis internacional y la paralización del comercio marítimo y los servicios portuarios anexos, el agravamiento de las crisis obreras y las desavenencias con el nuevo modelo político y económico nacional, discutió su papel predominante en los frentes portuarios, facilitando el cierre de actividades manufactureras y la pérdida de empleo; circunstancias que se irían deteriorando con el paso de las décadas.

En cambio, la industria pesquera, más orientada hacia el mercado español y beneficiada por la escasa conflictividad marítima en el caladero canario africano durante el conflicto bélico, que le permitió una situación ventajosa en el mercado europeo, mantuvo su actividad dinámica aunque no escapase al relativo estancamiento

en la creación de nuevas empresas propias del período, en la modernización de las existentes y en la creación de empleo, sobre todo tras la finalización de la Guerra y la reanudación del tráfico marítimo (MACÍAS, A., 1984).

En cualquier caso, los frentes portuarios, especialmente el de Las Palmas de Gran Canaria, protagonizaron más que en otras áreas de presencia manufacturera en el Archipiélago, la mejor adaptación a los cambios ocurridos en los espacios industriales desarrollados durante el transcurso del siglo XIX y el XX, en lo que se ha dado en llamar como "Segunda Revolución Industrial" (MÉNDEZ, R., y CARAVACA, I., 1996: 107). Dicha adaptación vino definida por una serie de comportamientos en el tejido industrial, no sólo portuario sino también urbano. Entre ellos podríamos destacar:

- ! Implantación y crecimiento de los hidrocarburos y la electricidad como fuentes energéticas básicas, afectando al desarrollo de un sector industrial en constante alza.
- ! Establecimiento de estructuras cercanas a la producción a gran escala y a las economías de aglomeración.
- ! Tendencia hacia una concentración del capital y consolidación de prácticas productivas monopolísticas por parte de empresas internacionales.
- ! Carácter cada vez más imprescindible de la organización productiva y técnica en los conceptos de competitividad y crecimiento del tamaño medio empresarial.
- ! Primeros retazos del intervencionismo estatal en el dinamismo del tejido industrial.
- ! Desequilibrio manifiesto entre el frente portuario y la ciudad respecto al resto de las islas en materia industrial.

" ***La apropiación industrial del paisaje urbano en crecimiento***

Paralelo al crecimiento urbano en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, tanto en sus efectivos demográficos como en su superficie consolidada, el dinamismo portuario y los intentos de construcción de una base industrial moderna por parte de algunos sectores, motivó la proliferación de empresas manufactureras más o menos importantes a lo largo y ancho de sus calles.

Si bien es verdad, que en cuanto a su número estamos hablando de un predominio de pequeñas empresas y talleres con menos de cinco empleados, no es menos cierto que el despegue de la industria tabaquera y el crecimiento del tamaño medio empresarial en algunas actividades hizo normal la participación de las fábricas dentro del paisaje y el funcionamiento urbano.

Esta circunstancia motivó desde el punto de vista espacial la aparición de barrios urbanos con una clara definición manufacturera al tiempo que iban creciendo los usos residenciales con el paso de las décadas. Entre ellos, el caso de Arenales en Las Palmas de Gran Canaria y, en menor medida, el entorno de la Plaza de La Iglesia y La Marina en Santa Cruz de Tenerife fueron los más evidentes, fruto de su carácter de zona periférica en los conjuntos históricos urbanos durante el transcurso de un siglo a otro, lo que le permitiría reutilizar el suelo agrícola para actividades demandadas por el crecimiento de la ciudad.

Desde el punto de vista de la especialización manufacturera, si los frentes marítimos basculaban preferentemente entre los astilleros y talleres de reparación naval, las factorías y salazones de pescado y las instalaciones carboneras, entre otros talleres de menor importancia, los espacios urbanos capitalinos experimentaron un predominio de los sectores incluidos en la alimentación, bebidas y tabaco (sobre todo harineras y panaderías, tabaco y preparación de leche) y de otros productos minerales no metálicos, y desde los que hoy podríamos denominar como "servicios industriales", un destacado número de carpinterías y talleres metálicos o de automóviles (*véase el Cuadro 8*).

Bien es verdad que buena parte de ellas seguía conservando su carácter artesanal y de pequeñas empresas familiares en cuanto al reducido número de empleados (menos de cinco), escaso nivel de innovación en la producción y maquinaria y un mercado básicamente urbano o local. La nota excepcional la pondría la progresiva implantación de la industria tabaquera, la cual podríamos considerar como el único intento de industria capitalizada dentro de la ciudad que no hayamos incluido en los frentes portuarios.

Cuadro 8. Empresas manufactureras en los espacios urbanos de Las Palmas y Santa Cruz en los años treinta

	Las Palmas		Santa Cruz	
	Nº	%	Nº	%
Alimentación, bebidas y tabaco	212	38.9	78	39.5
Talleres carpint, madera y corcho	140	25.6	48	24.3
Otros productos minerales no metálicos	70	12.8	21	10.6
Papel y artes gráficas	52	9.5	15	7.6
Textil y calzado	25	4.5	12	6.1
Talleres de reparación de vehículos	17	3.1	16	8.1
Química	17	3.1	7	3.5
Energía, agua	12	2.2	---	---
TOTAL	545	100	197	100

Fuente. FLORIDO, A., 1999, y Anónimo, 1933. Elaboración propia

Sectorialmente, con toda probabilidad fue la industria el tabaco el elemento más significativo de este proceso.

Planteada como alternativa agrícola a la decadente cochinilla, junto con la caña de azúcar, hacia 1877 se crea la Liga de Agricultores y Fabricantes de Tabaco y ya en la primera década del siglo XX existen en el Archipiélago unas 16 fábricas de tabaco que daban empleo a algo menos de 400 personas, situándose en las 1.900 personas en 1914 (BRITO, O., 1979).

Podemos pensar que en ese momento, este sector ya se hallaba plenamente integrado en el tejido industrial de las islas, circunstancia que no abandonaría hasta los momentos actuales.

Sin embargo, sería la década de los años veinte período de mayor crecimiento y dinamismo de estas manufacturas, estimulado por el contrato conjunto firmado entre los fabricantes insulares y la Compañía Arrendataria de Tabacos -empresa nacional- en 1922.



Las factorías tabaqueras impregnaron durante la primera mitad del siglo con su arquitectura, el tipo de actividad y la concentración del empleo una función industrial apreciable a un entramado urbano hecho por y para el desarrollo portuario y los servicios
(Antigua fábrica de La Flor Isleña-Cumbre en Alcaravaneras, Las Palmas de Gran Canaria) (Foto del autor).

Durante esa década los espacios urbanos insulares acogerían la mayor parte de una destacada expansión de esta actividad, que se traduce en 1929 en la localización de 33 fábricas y talleres y 1.468 empleados en Gran Canaria -todas en la capital, menos una en Arucas y otras en Arrecife de Lanzarote- y 77 factorías que dieron empleo a 1.600 personas en la provincia tinerfeña. Aquí, sin embargo, estaría más repartida entre la capital, La Laguna y la isla de La Palma, aunque bien es verdad que sería la primera las que concentraría las fábricas, frente a la exclusividad de los talleres artesanales en las dos últimas -4 talleres en La Laguna, 11 en los Llanos de Aridane, 8 en Santa Cruz de La Palma y 5 en El Paso- (SUÁREZ, M., 1996: 99).

No obstante, hay que advertir que este desarrollo no fue paralelo a una bonanza de los cultivadores de dicha planta, cuyas 245 Has. cultivadas en los años 30 en todo el Archipiélago no abastecía en absoluto dicha demanda, procediendo su mayor parte -un 75-80%, aproximadamente- de países latinoamericanos (Brasil, Santo domingo, Cuba), Filipinas, Sumatra, entre otras zonas productoras (Anónimo, 1933).

En el caso de Santa Cruz de Tenerife, la actividad manufacturera del tabaco se organizó en 1928 en torno a dos entidades sindicales.

Una de ellas, el Sindicato Industrial de Fabricantes de Tabaco de Tenerife, agrupaba a 22 fabricantes que daban empleo a 596 empleados, en su mayor parte mujeres especializadas en la elaboración de puros, encajetillado y, en menor medida, el despallado y las cigarreras a mano.

La otra entidad era el Sindicato de Antiguos Fabricantes de Tabacos de Tenerife, donde participaban un total de 14 fabricantes que empleaban a unas 530 personas (Anónimo, 1933).

A excepción de algunos casos de ubicación periférica, presentó un carácter marcadamente urbano organizándose a lo largo de las vías principales que servían de conexión entre el puerto y la trama creciente de la ciudad, participando en la configuración de sus distintos hitos o enclaves en la época.

Su distribución evidencia una cierta concentración en torno al ámbito entre la actual Plaza de España y la Plaza de La Iglesia repartiéndose a partir de ahí a lo largo y ancho de la trama santacruzera, sin una caracterización evidente (*véase la Figura 21*).

Probablemente, dicha distribución estaría estimulada básicamente por la mayor o menor cercanía al centro histórico y portuario y por el factor de la obtención del solar en un medio urbano que con toda probabilidad empezara a especializarse por el coste del suelo.

Figura 21. Distribución de la industria tabaquera en el conjunto urbano de Santa Cruz, hacia 1930



Fuente. Anónimo, 1933

En Las Palmas de Gran Canaria, la industria tabaquera presentaba comportamientos o implicaciones territoriales parecidas. Su expansión urbano con el paso de las décadas de la primera mitad de este siglo, sobre todo durante los años veinte, vino acompañado de una proliferación de empresas de manufacturación del tabaco y talleres artesanales, con una apreciable capacidad para dinamizar la actividad económica de los distintos barrios de la ciudad.

Entre todas ellas sobresalían las de "Fedora" de Fernando Fuente Cabrera, "La Favorita" de Eufemiano Fuente Cabrera, en el barrio de Arenales, y "Universal" de Luis Correa Medina, en el de Alcaravaneras, con producciones superiores al millón de pesetas anuales (véase la Figura 22).

Junto a ellas, otras cinco factorías concentraban en grueso de la actividad manufacturera y de la mano de obra empleada, aunque bien es verdad que el espacio urbano capitalino albergaba varias decenas de talleres artesanales de menos de cinco empleados y, muchas veces, en establecimientos o locales situados en bajo de

viviendas (FLORIDO, A., 1999: 248-269).

Figura 22. Distribución de la industria tabaquera en el conjunto urbano de Las Palmas, hacia 1930



Fuente. Anónimo, 1933

Siendo un sector industrial eminentemente urbano y muy inmediato al dinamismo portuario, durante este período alcista se vio afectado por la política estatal, que limitaba la comercialización al interior del país y Norte de África, y los intereses de la empresa paraestatal Compañía Arrendataria de Tabacos y Tabacalera.

Atendiendo a ello, su expansión se vería coartada, estancándose la producción, la generación de empleo y la innovación tecnológica durante el período autárquico, y dando la sensación de oportunidad perdida para la creación de un soporte industrial

reseñable en el Archipiélago. Se iniciaría, pues, un proceso convulsivo en el sector que aún en la actualidad no ha abandonado.

Como ya se propuso con anterioridad, complementando la actividad industrial tabaquera, el crecimiento urbano y demográfico, así como la expansión del dinamismo portuario facilitó la proliferación de locales manufactureros y talleres de servicios vinculados a satisfacer la apreciable demanda que dicho proceso imponía.

Quizás, la alimentación y bebidas, por un lado, y los talleres de carpintería de madera y "metalúrgicos", por el otro, fueron los sectores más beneficiados.

Dentro del primer grupo, la manufacturación de la harina y la elaboración del pan heredaron la tradicional actividad de los molinos harineros del siglo XIX, aunque muchos mantuvieron una estructura artesanal en la producción e, incluso, la maquinaria y el mercado local. Sólo algunos casos, sugieren una cierta modernización contemporánea a los acontecimientos que experimentaban los espacios urbanos capitalinos.

En Santa Cruz, por ejemplo, la empresa Unión industrial S.A. en la calle Primo de Rivera, creada a partir de 1920, ocupaba hacia 1930 unos 1.000 m² -la media podríamos situarla en torno de los 200-250 m²-. Empleaba a unas 24 personas y su producción variaba entorno a los 350.000 y los 500.000 kilos anuales. La materia prima era básicamente noreuropea.

Otra fábrica con cierta impronta en el paisaje urbano estaba representada en la de Santo Domingo, en la calle homónima, que implantada desde 1913 ocupaba unas 12 personas (Anónimo, 1933).

En cualquier caso, la ciudad acogía un total de 20 industrias panaderas, que si bien en número no superaba mucho a otros asentamientos provinciales (Los Llanos y Puntallana en La Palma, con 15) e, incluso, era inferior a algunos (La Laguna, con 29, y Tacoronte, con 24), la producción media diaria era bastante superior (8.200 kilos -410 kg/empresa-).

Sólo el mencionado municipio tinerfeño de La Laguna discutía el carácter urbano de esta industria (7.590 -262 kg/empresa-), aunque su núcleo cabecera resultaba ser también una ciudad.

La capital grancanaria presentaba características similares respecto a su territorio provincial, censándose unas 41 panaderías y 23 molinerías (FLORIDO, A., 1998),

aunque la información existente sea insuficiente para establecer conclusiones específicas y estudios de casos concretos.

Junto a estas industrias y algunos ejemplos llamativos del sector textil y de materiales de construcción, los talleres de reparación de automóviles y, en especial, las carpinterías de madera complementaron los que podríamos concebir como la apropiación industrial de los respectivos tejidos urbanos capitalinos del Archipiélago.

En este sentido y como ya se ha advertido, este desarrollo paralelo-apreciablemente intenso durante los años veinte- al crecimiento urbano tuvo como consecuencia interesante para nuestro trabajo la aparición de sectores o barrios dentro de la ciudad con una clara caracterización manufacturera en su funcionalidad. Entre ellos, Arenales en Las Palmas de Gran Canaria y el entorno de la Plaza de La Iglesia-La Marina en Santa Cruz fueron los de mayor evidencia.

La densidad de estas actividades en ambos casos alcanzaron valores importantes en competencia con los propios usos residenciales en la ocupación del suelo. Tengamos en cuenta su carácter de áreas urbanas anexas a los centros económicos de la ciudad aún sin consolidar, con la excepción del caso bipolar grancanario al que se añadía el frente marítimo de los actuales barrios de Santa Catalina, La Isleta y el, por entonces, exiguo de Alcaravaneras.

En Arenales, por ejemplo, dicha concentración de mano de obra y de actividad sería progresivamente absorbida por la expansión de la ciudad baja en la primera mitad del siglo propiciando los primeros conflictos de incompatibilidad funcional, de la saturación de la red viaria en su conexión con el recinto portuario y los primeros episodios de congestión urbana.



Desarrollo urbano y función manufacturera actuaron al unísono en la construcción y consolidación de determinados sectores en las capitales grancanarias y tinerfeñas. El caso de Arenales fue el más evidente.
(Detalle del barrio de Arenales con la fábrica de tabacos de Eufemiano Fuentes Cabrera en primer término)
(Foto del autor).

No resulta arriesgado pensar en los efectos que su dinamismo y su carácter de barrio "obrero" derivó en su fisonomía y su trama, donde la combinación de tipologías arquitectónicas diversas en su tamaño superficial, su uso exclusivo junto a locales en bajo de vivienda y el estrato social medio alto del entorno de la calle de Perojo junto a los estratos menos pudientes en el entorno de las calles de Molino de Viento, Pamochamoso, Carvajal, etc., con la Plaza de La Feria como frontera. La manzana cerrada de elevada densidad edificatoria iría consolidándose con características específicas a las de Vegueta-Triana.

En el entorno de la Plaza de La Iglesia-Plaza de España, con un predominio de la casona burguesa y de las casas funcionales de clase media, justo en el tramo de mayor desarrollo de la industria tabaquera, resulta bien distinto del entorno de El Cabo de mayor presencia de la pequeña industria y los talleres, sirviendo en esta caso el Barranco de Santos de frontera física (MURCIA, E., 1975: 224). Sin embargo, la

diferencia con Arenales radica en su mayor dificultad en diseñar entre el centro histórico y la mancha urbana de la primera mitad de siglo XX; entre el primero y el barrio manufacturero periférico. Recordemos que ocurría lo mismo con la búsqueda de un límite en el frente portuario santacrucero.

En uno u otro caso, el transcurso del siglo XIX al XX en los espacios urbanos de Canarias incorpora un buen número de aspectos estructurales que se producían en el resto del país, con los matices propios de las peculiaridades de un sistema económico insular contextualizado por el régimen de puertos francos, tal como ocurría, evidentemente, con los frentes portuarios.

Es verdad que se produce un aumento del tamaño, la capitalización de la empresa industrial urbana y una mayor implicación en el paisaje de la ciudad, definiéndolo en algunos sectores y generándose un tejido protoindustrial cercano a lo que algunos autores denomina "*putting out system*" (SUDRIÁ, C., 1996: 65). No obstante, esa progresión en las formas productivas manufactureras coexistió estrechamente con la pervivencia de un tejido aún más amplio del pequeño artesanado familiar hasta más allá del período que estudiamos en este apartado. De hecho, se entiende imprescindible el papel de estos talleres y pequeños locales manufactureros en las primeras décadas del siglo XX.

Tal como dice al anterior autor, "hemos de tener en cuenta que cada fase de los diversos procesos productivos se mecanizó en momentos distintos y que, en consecuencia, la realización de las fases de la fabricación todavía no mecanizadas seguía exigiendo el trabajo de los artesanos cualificados. La mecanización, por otro lado, demandaba personas capaces de mantener y reparar los nuevos equipos, actividad para la que estaban mejor cualificados artesanos con experiencia en el ámbito de la metalurgia o la carpintería" (SUDRIÁ, C., 1996: 64).

Esta circunstancia justifica aún más la hipótesis de que la desaparición de la apropiación artesanal del espacio para usos industriales no fue, ni mucho menos, un proceso rápido. De hecho, se puede llegar a pensar que aún no han dejado de pertenecer al sistema productivo de la ciudad, sino que han cambiado sus formas de producción por mor de la competitividad en el mercado urbano de la producción y los servicios.

“ **La Refinería de petróleos de Santa Cruz de Tenerife**

Uno de los episodios de mayor relevancia en el proceso de apropiación industrial del espacio isleño en el tránsito del siglo XIX al XX lo representamos en la construcción de la refinería de la Compañía Española de Petróleos, S.A. en el litoral que exigía la demanda española a partir del petróleo venezolano y en menor medida estadounidense, surgieron en 1929 estas instalaciones en la capital tinerfeña ante las dificultades de su instalación en otras zonas españolas, vinculadas éstas a la fuerte oposición del Monopolio de Petróleos (MURCIA, E., 1977: 97).

Desde sus inicios se convertiría en un referente -incluso hasta nuestros días- del tejido industrial regional, no sólo por su nivel de producción y la superficie ocupada, sino por constituir a nuestro juicio la primera gran empresa industrial en el Archipiélago.

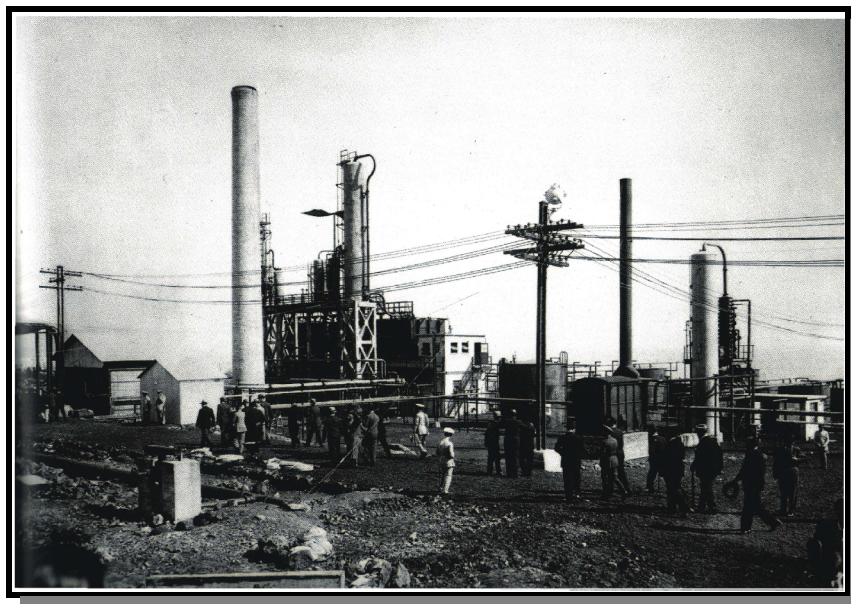
En el momento de iniciar su actividad ya daba empleo a 90 personas, podía refinar en torno a las 250.000 Tn. anuales de petróleo y ocupaba una superficie de 150.000 m² en el perímetro costero meridional del casco urbano santacrucero junto al por entonces barrio de El Cabo. Asimismo, ya un año después tuvo unos beneficios de unos 17.000.000 de ptas. (BRITO, O., 1989: 42).

Se trata, pues, de cifras muy superiores a las que caracterizaban hasta aquel momento el tejido manufacturero insular, adquiriendo en él rango propio y discutiendo por sí sola el papel de los frentes portuarios y la industria urbana en los procesos acaecidos durante este largo período.

Su proceso de implantación constituyó uno de los ejemplos más claros de interrelación entre los factores de localización industrial en esquemas modernos que podemos encontrar para esta fase, sólo comparable con algunos casos de empresas británicas en Las Palmas de Gran Canaria.

De un lado, se entiende evidente la política del agente público constituido por el Ayuntamiento capitalino de favorecer la implantación de esta gran industria con la interesada estrategia de buscar elementos competitivos en su territorio frente al dinamismo de la capital grancanaria, llegándose a entremezclar la carrera por el relanzamiento socioeconómico de la ciudad tinerfeña con circunstancias sociopolíticas derivadas del conflicto por la primacía regional, muy intenso en esos momentos. Estos

deseos a corto plazo y una falta de perspectiva a medio plazo sobre las posibilidades del crecimiento urbano.



Desde un principio, la Refinería de Santa Cruz se convirtió en un hito importante en el tejido industrial canario y el paisaje urbano de la capital tinerfeña. (Inauguración de la Refinería).

De otro lado, las cercanías del puerto de Santa Cruz con un importante tráfico naval demandante de combustible y las posibilidades de construir uno propio dentro del recinto, que facilitase la tarea de carga y descarga independientemente del cercano dinamismo portuario, aparecieron combinadas con la existencia de un creciente mercado de mano de obra y de consumo en la propia ciudad y en el propio Archipiélago.

Entre 1930 y 1950, sin perjuicio de un destacado crecimiento económico, favorecido por constituir la única refinería española hasta 1949, la impronta de la Refinería en el territorio santacruceño fue intensificándose a marchas forzadas.

Un parámetro y, quizás, desde el punto de vista de nuestro trabajo el más evidente tiene que ver con el crecimiento superficial en este tramo costero del municipio. Si en 1930 se inicia su periplo con una extensión de 150.000 m², en 1938 tuvo lugar su primer ampliación pasando a ocupar unos 324.000 m²; y una segunda, en 1949,

expandió las instalaciones hacia el interior y hacia el sur, paralela al litoral, complementando a mitad de siglo un total de 885.000 m² (véase la Figura 23).

Figura 23. La Refinería respecto al espacio urbano de Santa Cruz de Tenerife, hacia 1950



Fuente. MURCIA, E., 1977. Elaboración propia

Otro elemento de juicio para valorar la implicación territorial de estas instalaciones podemos representarlo en el aumento progresivo de la mano de obra empleada. Ya desde sus inicios los 90 empleados la convertían en la principal empresa industrial del Archipiélago en este sentido. El comportamiento alcista le permitiría en 1940 emplear a unas 500 personas, y en 1950, a unas 1.000 personas (véase el Cuadro 9).

Dichas cifras son evidentemente excepcionales en el desenvolvimiento del tejido industrial canario durante el tránsito del siglo XIX al XX; tanto más en el municipio capitalino, del que englobaba el 13,5% de la mano de obra manufacturera, excluyendo

la construcción.

Cuadro 8. Evolución de las implicaciones territoriales de la Refinería de Santa Cruz, entre 1930 y 1950

	Superficie (m ²)	Empleo	Producción (Tn/año)
1930	150.000	90	250.000
1940	324.000	500	600.000
1950	500.000	1.000	1.200.000

Fuente. MURCIA, E., 1977. Elaboración propia.

La importancia estratégica que tuvo la Refinería de petróleo en la capital tinerfeña llegó hasta el punto de constituir las únicas instalaciones de este tipo en todo el país hasta finales de este período; circunstancia que se vería complementada por la condición de la ciudad de puerto franco, lo cual facilitó a la empresa CEPSA eludir el Monopolio del Petróleo dominado por la otra gran empresa petrolera española (CAMPESA), convirtiendo desde entonces a Santa Cruz en foco neurálgico español en la producción de productos petrolíferos. Ni siquiera la importante crisis del tráfico naval como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, que paralizaría la actividad de la refinería afectó a ese papel.

“ Las manufacturas agroindustriales en las vegas agrícolas dinámicas y la vigencia artesanal de las áreas rurales tradicionales en crisis

Las importantes transformaciones del tejido industrial urbano en el Archipiélago Canario desde mediados de siglo XIX a mediados del siglo XX contrasta con el predominio artesanal de las actividades manufactureras en los municipios rurales, las cuales, por otra parte, siguieron manteniendo un papel complementario de una estructura socioeconómica donde raro era el municipio que presentaba una proporción de mano de obra agropecuaria inferior al 65%.

Pese a ello, podemos distinguir dos grupos de áreas rurales con comportamientos manufactureros diferenciados. Una de ellas se corresponde con las vegas agrícolas

dinámicas en las que se vivió un resurgir de los cultivos de exportación y la implantación de la caña de azúcar y el tabaco tras la caída de la cochinilla.

La otra incluye aquellos municipios de medianías y cumbreños, así como las islas de Lanzarote y Fuerteventura, donde el concepto de manufactura o empresa manufacturera siguió vinculándose al de talleres, telares y molinos harineros, especialmente los últimos.

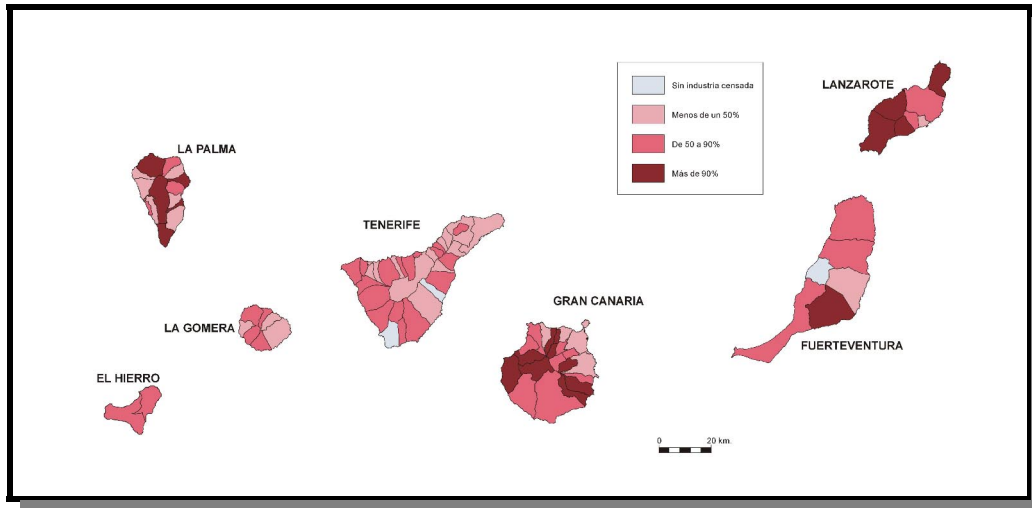
Este último grupo supuso el embrión de lo que hoy serían aquellos municipios y comarcas que mantienen un papel marginal en el dinamismo del esquema territorial de la industria en el Archipiélago, pese a que algunos casos tuvieron un lugar al menos mencionable durante el período preindustrial.

Durante el período en que nos encontramos, experimentaron una actitud de meros consumidores de la producción de los focos rurales dinámicos, cuando tuvieron acceso a ella, manteniendo una dependencia territorial, o bien sufrían procesos de despoblamiento. Sólo la producción específica de tejidos y de harinas les permitía un intercambio mínimamente positivo en los mercados comarcales, aunque lo predominante era el autoabastecimiento y el consumo local.

En cualquier caso, estos eran los únicos sectores manufactureros, en los que la pequeña empresa familiar, el sistema de producción artesanal y el nulo nivel de asociacionismo eran sus componentes más evidentes (*véase la Figura 24*).

De hecho, estas zonas heredaron muchos de los vestigios del sistema artesanal del Antiguo Régimen en las Islas, sobre todo en lo que se refiere a algunos aspectos que ciertos autores remarcaron para las manufacturas artesanales en áreas rurales durante el siglo XVIII. Entre estos podríamos destacar "la falta de integración de los mercados, la escasa capacidad adquisitiva de la mayoría de la población, la estacionalidad del trabajo agrario" (HELGUERA, J., 1996: 119).

Figura 24. **Proporción de los telares y molinos harineros artesanales respecto al conjunto de empresas manufactureras, en 1930**



Fuente. Anónimo, 1930. Elaboración propia.

Los municipios rurales con tradicionales vegas agrícolas y con secular presencia clave en el organigrama productivo y comercial de cada isla hasta la consolidación del comportamiento macrocefálico de las dos capitales urbanas regionales experimentaron ejemplos importantes de modernización de su sistema productivo, mediante la aparición de industrias destacadas teniendo en cuenta las características de los espacios agrarios. En ese contexto, empezarían su actividad empresas que hoy son señeras del tejido industrial en las Islas, exclusivamente del sector de alimentación, bebidas y tabaco. Tales son los casos de la Fábrica de Ron Arehucas (1884), la de La Isleña (1890) y la de Bandama (1930), en el municipio grancanario de Arucas, la de Aguas de Teror (1916) en el núcleo homónimo, la de Aguas de Fargas (1930), en Fargas, etc.

Un caso paradigmático que explica este modelo integración entre la industria y el medio agrícola podemos representarlo en la Fábrica de Ron Arehucas en el municipio grancanario de Arucas.

Como bien se advirtió en apartados anteriores, el cultivo de la caña de azúcar, junto con el tabaco y la pesca fueron las alternativas más directas del empresariado isleño en la revitalización de la economía del Archipiélago y, en concreto, de las vegas

agrícolas.

Arucas, antes de la implantación del plátano como cultivo básico en su paisaje, experimentó el desarrollo de la caña de azúcar a partir de 1876, cubriendo durante las décadas siguientes buena parte de la vega que circunda la montaña de Arucas, sobre todo desde ésta hacia la costa de Bañaderos (DÍAZ, R., 1979: 35).

Surgirían así los trapiches azucareros de Bañaderos, Puente de Arucas, Barreto, El Carril, Los López y Cruz de Pineda (en realidad, resurgen tras su época de esplendor durante el siglo XVI); éste último convertido en la fábrica de Nuestra Señora del Rosario o de La Máquina, que se convertiría en las dos industrias modernas de este sector en el municipio.

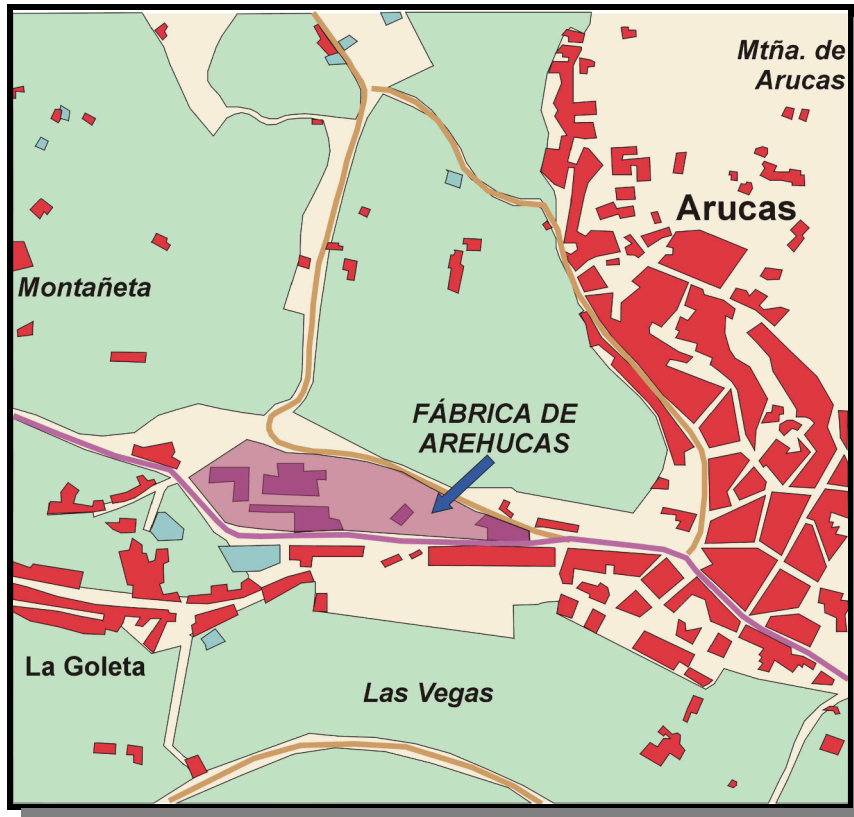
En ese contexto, se inaugura en 1884 la Fábrica de San Pedro -hoy conocida de Arehucas por ser ésta la marca más señera-, cuyo propietario sería don Alfonso Gourié Álvarez. Iniciada su actividad con un molino de vapor traído de Gran Bretaña con capacidad para unas 25.000 Qm. anuales, sufriría ampliaciones en pocos años ante la capacidad productiva de los terrenos, de los cuales sólo entre 1888 y 1891 se exportó una producción de 4.731.300 kg. (DÍAZ, R., 1979: 36).

Su principal mercado en el transcurso de un siglo a otro sería la Península y el norte europeo, sobre todo a partir de la caída de la producción cubana y filipina como consecuencia de la pérdida de las respectivas colonias en 1898.

Sus instalaciones, probablemente con varias decenas de empleados directos, se convirtieron rápidamente en un hito importante del paisaje agrario del municipio, no sólo por su presencia arquitectónica sino por la extensión de cultivo de caña de azúcar que aparecía a su alrededor e, incluso, por la representatividad que cobró respecto a las empresas industriales modernas externas a los espacios urbanos, sólo comparable en este período a algunas embotelladoras de agua y a ciertos talleres textiles en La Palma.

Pese a tratarse de una cartografía-base de 1962, podemos representar sin errores importantes la implantación de esta industria en el entorno agrícola del casco urbano de Arucas a mediados del siglo XX y cerciorarnos de lo anterior (véase la Figura 25).

Figura 25. El emplazamiento de la Fábrica de Arehucas en el entorno agrícola del casco urbano de Arucas a mediados de siglo XX



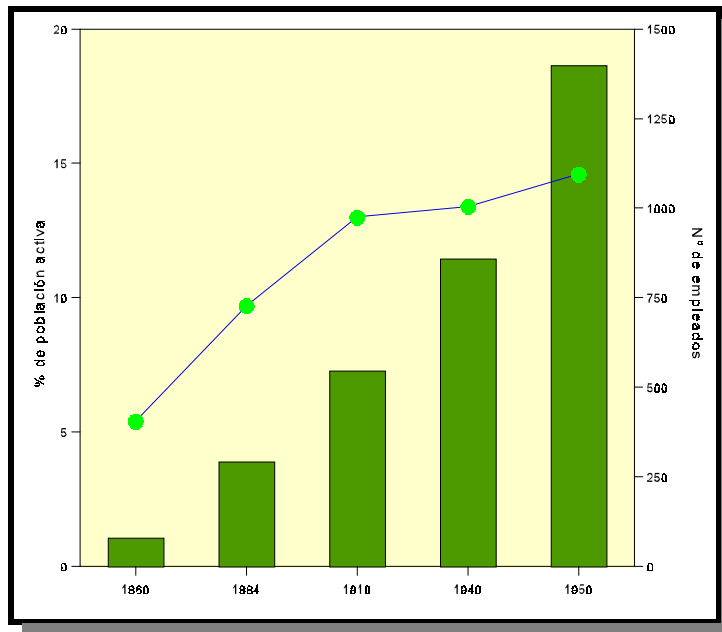
Fuente. *Plano topográfico del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1962.*
Elaboración propia.

A partir de la tercera década del siglo XX, las mucho mayores dificultades del azúcar canario en el mercado nacional e internacional frente a otras zonas productoras motivó el retroceso definitivo del cultivo de la caña, no sólo en Arucas sino en el resto de las vegas insulares en las que se desarrollaba. Evidentemente, este hecho afectó al desarrollo de la fábrica, centralizando su producción hacia las bebidas alcohólicas, en la cual se fue utilizando cada vez más la materia prima externa -sobretudo latinoamericana-, frente al comportamiento contrario de la otra industria azucarera que iría retrocediendo a marchas forzadas hasta su desaparición.

De todas maneras, el desarrollo manufacturero del municipio siguió progresando cuantitativamente durante la primera mitad de siglo con la participación de las empresas de alimentación y bebidas, complementado con el desarrollo de los talleres

de carpintería y de derivados metálicos, vinculados al desarrollo urbano del casco urbano de Arucas durante aquellas décadas. Esto explica que la mano de obra manufacturera diese un salto llamativo entre mediados de siglo XIX y mediados del XX, pasando de 79 a 1.397 y de un 5,4% a 14,6% de la población activa (DÍAZ, R., 1979: 216), frente al estancamiento de los otros sectores productivos (véase la Figura 26).

Figura 26. Evolución del empleo industrial en Arucas, entre 1860 y 1950



Fuente. DÍAZ, R., 1979. Elaboración propia

En signos parecidos se desarrolló la aparición de la industria azucarera en otras vegas agrícolas del Archipiélago, constatándose una mayor o menor actividad en las fábricas de San Juan de Telde, de Santa María de Guía, de Santa Clara de El Monte de Santa Brígida (MIRANDA, J., 1975: 162), y de La Aldea de San Nicolás de Tolentino, en la isla de Gran Canaria. También, aparecieron la de la Viuda de Joaquín Gisbert en el municipio palmero de Los Llanos, otras dos en Santa Cruz de La Palma y otras tantas en San Andrés y Sauces (Anónimo, 1930), las cuales heredaron la actividad de los últimos ingenios azucareros del Archipiélago. Todas ellas sufrirían un hándicap importante en la caída del cultivo de la caña de azúcar, especializándose sólo alguna en las bebidas alcohólicas.

A caballo entre un tipo de zona y otra, las áreas rurales vieron nacer durante este período un conjunto de plantas de tratamiento y envasados de aguas de manantial, así como la tímida modernización de las bodegas de vino, cada una de las cuales ejercían su particular influencia tanto en la comercialización de la producción como en la concentración de la mano de obra y en la especialización manufactureras de sus municipios o zonas de desarrollo, aunque nunca llegaron a la importancia funcional de las fábricas azucareras y, quizás, tuvieron un mayor carácter artesanal por no ser un objetivo prioritario en los intentos de consolidación del tejido manufacturero en las Islas.

En el primero de estos dos sectores de bebidas, jugó un papel primordial la disponibilidad del recurso y su emplazamiento muchas veces coincidía en cauces de barranco o laderas bajas integradas en entornos de elevada calidad medioambiental, iniciándose una relación industria-medio natural con escasa conflictividad hasta estos momentos, por muy raro que parezca. Tanto más cuando en aquellos momentos no existía una preocupación por los impactos ambientales tan importante como la de finales del siglo XX.

Resulta evidente que fueron las islas y municipios montañosos o con relieves accidentados los que coincidieron con un mayor desarrollo de estas formas de apropiación industrial del espacio, habiéndose censado en los municipios grancanarios de Firgas (1), Agaete (2), Gáldar (1) y Moya (1); en los palmeros de Los Llanos (2), El Paso (3) y Santa Cruz de La Palma (2); y, sobre todo, en los tinerfeños de Arafo (1), San Miguel (1), y el prolífico norte insular con las unidades de Garachico (1), Icod de Los Vinos (2), La Laguna (1), Santa Úrsula (5), La Orotava (1), Los Realejos (1), El Tanque (4) y La Victoria de Acentejo (2).

Un caso específico lo constituye el desarrollo textil en la isla de La Palma durante el transcurso de un siglo a otro. Su espacio fue heredando con el paso del tiempo las tradicionales manufacturas sederas y de calados que arraigaron durante los siglos XVIII y XIX junto con las islas de Tenerife y, en menor medida, de Gran Canaria.

Santa Cruz de La Palma con 26 talleres, los Llanos de Aridane con 22, y El Paso con 15 concentraban el grueso de estos locales manufactureros, llegando a constituir en el primero y el último de dichos municipios una elevada especialización al concentrar un 65% y un 79% de sus "empresas" respectivamente.

Si bien seis de ellos presentaron un volumen considerable de producción y empleo, si tenemos en cuenta el conjunto de las manufacturas textiles canarias. Su evolución durante los primeros momentos del siglo fue tal que en los años treinta 4.970 mujeres palmeras trabajaban de un modo u otro en los talleres, la mayoría como bordadoras, aunque también hilanderas (Anónimo, 1934). Su importancia quizás se explicase por las peculiaridades de su finalidad productiva, en tanto que se trataban de empresas promovidas por capital norteamericano que suministraba la materia prima y monopolizaban el destino de la producción.

Las vegas grancanarias también acogieron en las primeras décadas de este siglo un número apreciable de talleres textiles, sobresaliendo un mayor número en Telde (27) e Ingenio (21), aunque no alcanzasen el nivel de especialización y modernización de las anteriores.

Asimismo, la isla de Lanzarote alcanzó cierto dinamismo en las manufacturas textiles si tenemos en cuenta que daban empleo a unas 1.000 mujeres dedicadas al bordado o "roseta" (SUÁREZ, M., 1996: 106). Dicha actividad quedaba repartida en unos 42 talleres, repartidos sobre todo en Arrecife (14), Teguiise (14) y Haría (13).

" Las instalaciones de energía eléctrica. La aparición de las centrales térmicas

El transcurso de un siglo a otro vino acompañado de un intenso proceso de innovación tecnológica y productiva en el Archipiélago Canario que en mayor o menor medida afectaron a las transformaciones de la estructura socioeconómica de los distintos municipios y comarcas insulares. Entre este proceso, cabe destacar las implicaciones territoriales que conllevó la aparición de la energía eléctrica y su participación en la jerarquía del tejido manufacturero isleño; sobre todo desde la perspectiva de la aparición de las centrales termoeléctricas en el territorio de las islas.

Quizás, el primer acontecimiento importante en este sentido tuvo lugar en 1899, momento en que tras la creación de la Sociedad de Electricidad de Las Palmas, en Bruselas y con capital belga, se inaugura la Central de la Plaza de La Feria, en el barrio de Arenales de la capital grancanaria, extendiéndose poco después el alumbrado

eléctrico en la ciudad de entonces. Su relevancia fue destacable si tenemos en cuenta que "dotada de dos máquinas de HP cada una, significó el final del antiguo alumbrado de velas y candiles e hizo desaparecer la hasta entonces familiar figura del farolero, personaje que cantaba las doce de la noche, hora en que comenzaba a apagar, uno a uno, los faroles del alumbrado público" (PIQUÉ, A., 1984: 302). Pero, al margen de ser un hito socio-urbano, su presencia permitió la progresiva implantación de la maquinaria eléctrica que caracterizó la parcial renovación del tejido manufacturero.

Por su parte, en Santa Cruz de Tenerife la antigua empresa Unión Eléctrica de Canarias inicia en 1907 la actividad de la Fábrica de Gas, presentando en los inicios de los años treinta unos 35 empleados que producían una media de 1.500.000 de m³/año, con el carbón del Rhur alemán como fuente energética.

Si bien, ambas participaron directamente en el desarrollo urbano de las primeras décadas del siglo XX, verían progresivamente paralizada su actividad a partir de la puesta en funcionamiento de la Central Eléctrica de la CICER, en Las Palmas de Gran Canaria, y de la Central Eléctrica de Santa Cruz, en la capital tinerfeña.

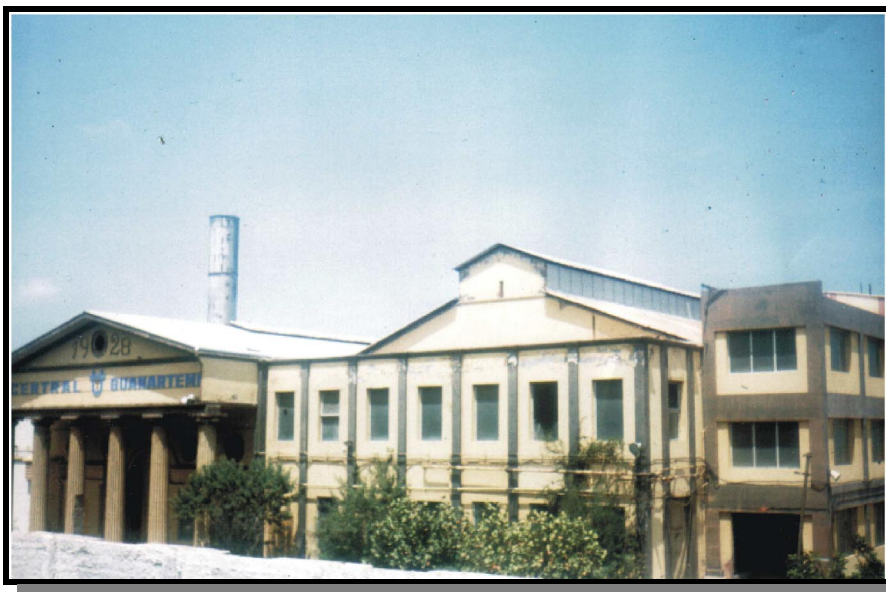
La construcción de la central eléctrica de la C.I.C.E.R. (1928), junto al embrionario barrio de Guanarteme, supuso un hito en las relaciones espacio urbano-industria, al suponer un gran avance en el abastecimiento de electricidad, en una ciudad donde hacía tiempo que se había quedado pequeña la existente en San Telmo.

Su origen podemos cifrarlo en 1926, cuando se funda en Madrid la *Compañía Insular Colonial de Electricidad y Riegos*, con capital mayoritariamente belga primero -la Enterprises Generales de Travaux-, y luego norteamericano -la Whestone Corporation-. De sus siglas le viene el nombre con que hasta hace poco se conocían las instalaciones y con el que se conoce esa zona de la playa, la CICER. El principal salto cualitativo lo dió la capacidad productiva que permitía los 12.500 HP de su maquinaria, y poco después los 17,5 MW, así como los 366 empleados de categorías y funciones diversas que presentaban hacia 1930 (Anónimo, 1933).

Tras unos años de confrontación entre las empresas imperantes en el abastecimiento eléctrico de la isla, se unieron poco después (1930), constituyendo la *Unión Eléctrica de Canarias*, también conocida como la *Unión Electric Colonial* (UNELCO), cuyo nombre define mejor el modelo de relaciones que mantuvo las nuevas firmas norteamericanas a quien la anterior cedió su posición en las islas -la Central Public

Service Corporation, primero, y la Consolidated Electric and Gas Company, después-.

Pese a la problemática inicial de suministro que dicho modelo trajo consigo, lo que su es cierto es que aquel acontecimiento no sólo supuso la unificación del servicio de abastecimiento y las ventajas resultantes, sino que inició la distribución del tendido eléctrico hacia los núcleos de la mitad norte de la Isla (Aruca, Santa Brígida, Moya, Guía, Gáldar y Agaete) y hacia las explotaciones de pozos que suministraban agua a la actividad agrícola del Sur (PIQUÉ, A., 1986: 303).



La construcción de la CICER en la capital grancanaria supuso un acontecimiento importante en el proceso de capitalización y renovación tecnológica del tejido industrial de la ciudad.

(Central de la CICER, en Guanarteme. Las Palmas).

Por su parte, la Central Eléctrica de Santa Cruz constituyó otro hito en el fenómeno expansivo de la ciudad por aquel entonces, contribuyendo a mejorar el abastecimiento energético monopolizado por la Fábrica de Gas. Construida en el tramo periurbano meridional, ocupó inicialmente una superficie de 2.532 m².

En la década de los años treinta ya empleaba a unos 180 empleados, constituyendo otra protagonista primordial en la efervescencia de las formas de apropiación industrial del espacio en la capital tinerfeña durante la primera mitad de siglo.

3.3 La explosión urbano-turística. La aparición de los polígonos industriales y su función en las capitales insulares

Los comportamientos irregulares de las distintas formas de apropiación industrial del espacio en el territorio insular, en un contexto de estancamiento y limitación del desarrollo de un país sumido en una atonía socioeconómica durante los años cuarenta, se vieron redinamizados por la aparición de un nuevo organigrama estructural a nivel europeo.

A partir de los años cincuenta, el Archipiélago empieza a verse envuelto en la "bola de nieve" que consolidó una cierta generalización de la economía desarrollada en la Europa Occidental como consecuencia de los cambios derivados de la revitalización de la actividad portuaria y la aparición del vuelo chárter como medio de transporte dominante. El resultado positivo afectó sobre aquellos territorios insulares dotados de dichas infraestructuras, siendo especialmente intensos en las capitales insulares. El testimonio de ello lo evidenció una nueva fase de ensanche de estas ciudades, asociada a un crecimiento poblacional y de las actividades "urbanas".

A nivel nacional, "el Plan de Estabilización aprobado en 1959, que supuso la ruptura con el fracasado ensayo de crecimiento autárquico que presidió los decenios iniciales del franquismo, trajo consigo una liberalización interna y una apertura de la economía española al exterior, hasta incorporarla definitivamente en el seno de un sistema mundial en rápida expansión durante esos años...Puede afirmarse que el desarrollo industrial registrado en esos quince años actuó (1959-1975) como motor esencial de buena parte de las profundas transformaciones sociales y territoriales que tuvieron lugar en España" (MENDEZ, R. 1988: 23).

Al mismo tiempo, entre los años 50 y 70, las estructuras poblacionales y económicas de Canarias sufren una drástica transformación en su organización espacial.

Si hasta esas fechas las actividades rurales habían ocupado un papel más o menos importante en la mano de obra y la producción, por un lado, y los modelos de vida y caracterización territorial, por otro, desde entonces llega a las islas un fenómeno nuevo: la terciarización económica.

El avance tecnológico, el aumento del transporte aéreo y la consolidación de la cultura del ocio redujeron en gran parte los problemas de accesibilidad a aquellos lugares exóticos, con "eternas primaveras" como es el caso del Archipiélago Canario, apareciendo otro fenómeno nuevo de consecuencias drásticas en la vida isleña, el turismo de masas.

En aquel período y como decimos, aquella actividad generadora de trabajo y riquezas encontró el lugar adecuado para su asentamiento en el litoral de Las Palmas de Gran Canaria y Puerto de La Cruz (norte de Tenerife), donde existía una suficiente capacidad de servicios e infraestructuras, junto a sus atractivos playeros y paisajísticos. La ciudad pronto se convirtió en un área de un intensísimo dinamismo, en el que la revitalización de las actividades portuarias volvió a incidir de manera significativa.

En el lado contrario de la balanza, el medio rural se hallaba sumido en una crisis estructural de difícil solución, en la que ni los cultivos de exportación eran mínimamente dinámicos en sus comarcas de influencia. Los movimientos migratorios hacia los núcleos con cierto nivel de empleo y expectativas y, sobre todo, hacia la ciudad, dificultaban cualquier política de reestructuración socioeconómica, consolidándose un básico sistema de mercado interno o de autosubsistencia.

3.3.1. El proceso de crecimiento y macrocefalización urbana de Gran Canaria

El referido proceso de terciarización económica generó un esquema de causa-efecto sobre las cabeceras urbano-portuarias, que evidenciaría intensas consecuencias en el territorio que vendría a modificar el tejido manufacturero en el Archipiélago Canario. Como en el anterior macroperíodo, la explosión poblacional y urbanística de la ciudad y el crecimiento portuario vuelven a detrás de esta fenomenología, empezando a aparecer Arrecife (Lanzarote) como nuevo protagonista directo.

En lo que se refiere a la explosión demográfica, el efecto fue inmediato. En Las Palmas de Gran Canaria, por ejemplo, el conjunto urbano acogió importantes contingentes de población procedentes de otras islas o de un campo que evidencia claramente un proceso negativo, iniciándose el despoblamiento de las zonas cumbreiras y medianías altas.

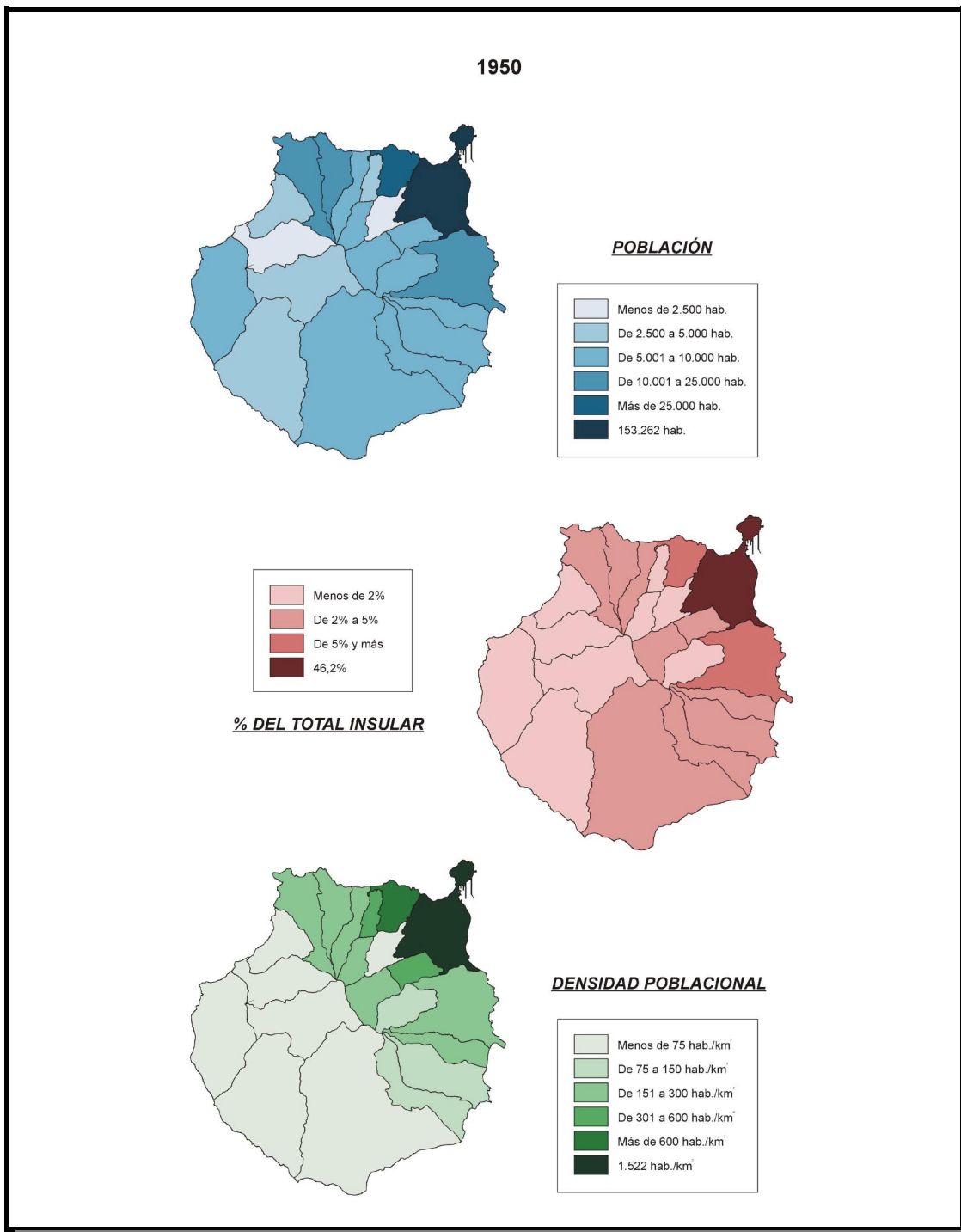
Dicha realidad puede constatarse tanto en cifras absolutas como en el crecimiento interanual y el aumento de su densidad poblacional, que generaría al final de este período las máximas cifras proporcionales respecto al conjunto insular (*véase la Figura 27*). No hay más que mencionar el hecho de que a los 153.262 habitantes en 1950, la capital grancanaria paso a acoger en 1975 un total de 348.776 personas, a un ritmo de crecimiento interanual superior al 4%.

Santa Cruz de Tenerife experimentó el mismo proceso, aunque encontrase una mayor competencia territorial con el norte, donde la estructura socioeconómica se bipolarizaba entre el tradicional centro comarcal de La Orotava y el resurgir del Puerto de La Cruz como núcleo turístico de alcance regional.

Las Palmas de Gran Canaria, si en la primera mitad de este siglo, constatada en su conversión en capital de la nueva provincia de Las Palmas (1927), ya era el principal polo donde se concentraba gran parte de la población y de las actividades económicas más dinámicas de la isla, en los años 70 había distorsionado la organización territorial de ésta hasta tal punto que estaríamos ante un tejido excesivamente macrocefálico.

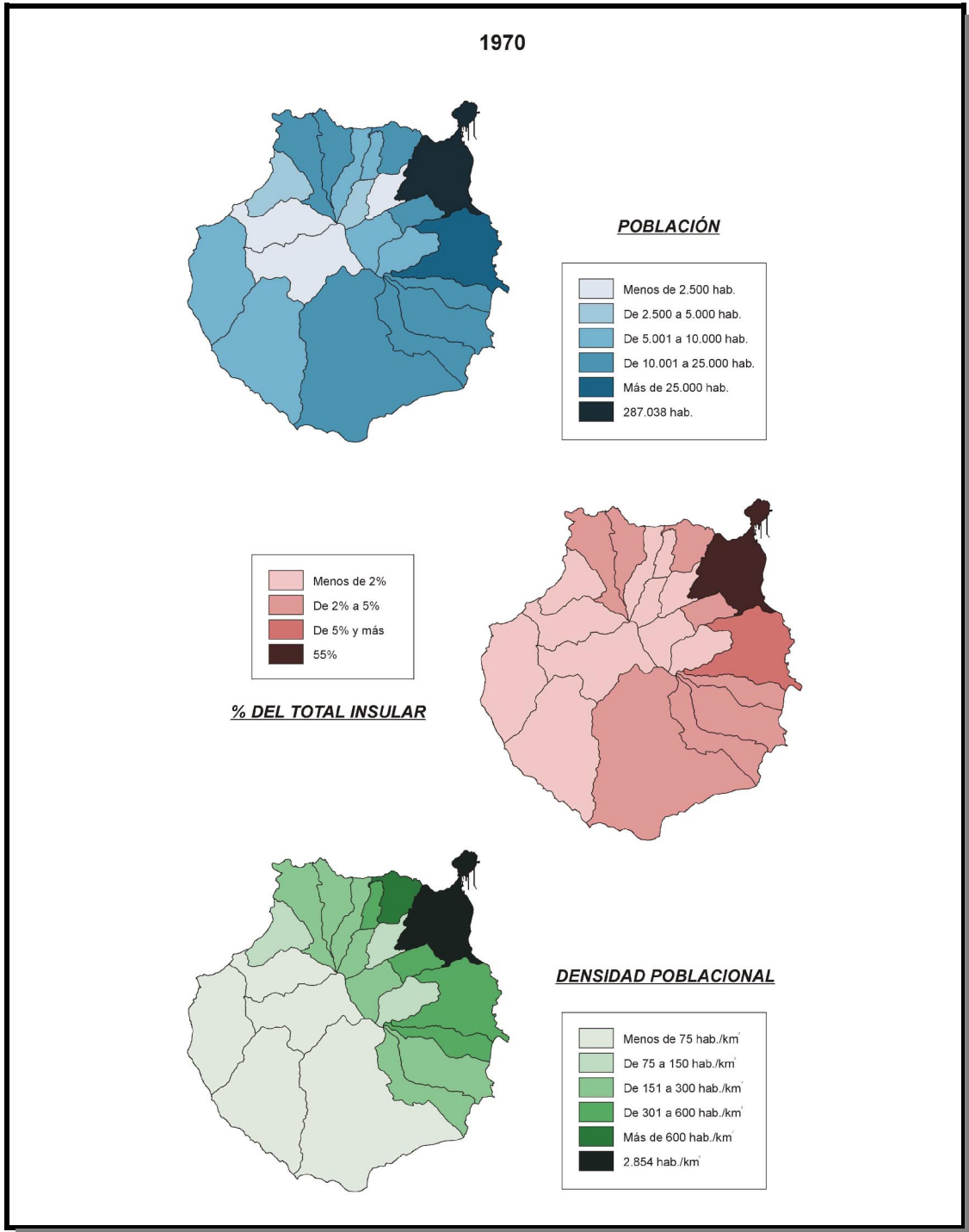
Esta elevadísima absorción de población redundó en un lógico crecimiento de los límites físicos de la ciudad, que había más que doblado en dos décadas la superficie que hubo ganado en más de 400 años. A las barriadas dispersas de la zona alta, de finales de los 40 y los años 50 (Escaleritas, Schamann), siguieron los polígonos residenciales de protección oficial (Cruz de Piedra, La Paterna, San Cristóbal, Las Torres, Jinámar) y un sinfín de núcleos marginales en la periferia, que procuraron abastecer las necesidades de un descontrolado trasvase demográfico, sin que se viniese acompañado de una previsión y planificación racional, lo cual vendría a suponer uno de los principales problemas del planeamiento urbanístico de finales de siglo.

Figura 27. Redistribución demográfica en Gran Canaria entre 1950 y 1975



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

Figura 27. Redistribución demográfica en Gran Canaria entre 1950 y 1975 (II)



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

Por su parte, el Puerto de La Luz ve revitalizada su actividad como consecuencia de la apertura cada vez mayor de las aguas españolas al tráfico internacional manteniendo su papel estelar dentro de la red de puertos españoles y retomando su definición como infraestructura estratégica de primer orden en el Atlántico central, sobre todo a partir del cierre del Canal de Suez en 1967 (véase la Figura 29). Sin embargo, la crisis internacional de los años setenta afectaría en buena medida su desarrollo.

Su incidencia en la apropiación industrial de la ciudad sería trascendental, en tanto que se canalizaría la actividad envasadora del pescado procedente del banco norteafricano, impulsaría la actividad de los astilleros, modernizando la fisonomía de algunas empresas señeras, y estaría detrás del desarrollo en su inmediaciones del mayor polígono industrial de la capital (El Sebadal).

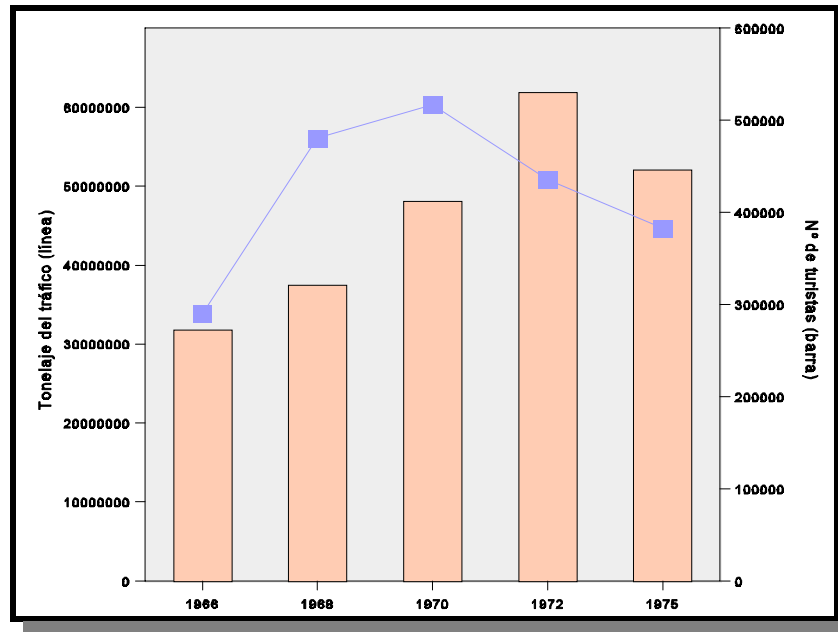
Mientras, el Istmo de Guanarteme termina de urbanizarse con el estímulo de la aparición del turismo de masas al calor de la Playa de Las Canteras, en competencia con el anexo barrio de Guanarteme que se consolidaba como sector urbano manufacturero al calor de la industria pesquera, la cada vez más saturada Central Eléctrica de la CICER, alguna industria aislada (Haricana, etc.) y una evidente especialización de la trama en el sector de la reparación de vehículos.

Habría que esperar al mediados de los años setenta para que dicho ámbito turístico se viese superado en Gran Canaria por la orla costera de San Bartolomé de Tirajana y, luego, Mogán.

Ambos procesos generaron una importante densidad de actividades económico-comerciales, de mano de obra, de rentas y de atractivos que no hicieron más que consolidar la tendencia demográfica a la macrocefalia de la ciudad en el espacio grancanario.

En ese efervescente dinamismo urbano, empezaron a surgir en la entonces periferia urbana una serie de sectores caracterizados por la concentración en ellos de empresas, en base a las ventajas fiscales y a lo barato del suelo que los convertían en un importante factor de localización. Nos referimos a los polígonos industriales, básicamente de promoción privada y planificados.

Figura 28. Evolución del tráfico marítimo y el número de turistas en la capital durante los años sesenta y setenta



Fuente. Junta de Obras del Puerto y C.I.E.S.. Elaboración propia

En este sentido y a una velocidad que no volvería a aparecer en la ciudad, en los años sesenta se aprobaron un buen número de planes parciales de polígonos que poco tiempo después iniciaron su funcionamiento, ubicándose en el interior o entorno inmediato del conjunto urbano al mismo tiempo que sustituían las fincas agrícolas preexistentes.

Díaz Casanova (1963), Miller Bajo (1965), Los Tarahales (1965), Las Torres (1966), Escaleritas (1966), Barranco Seco (1966), por ejemplo, son buena muestra de los efectos de las economías de aglomeración que empezaban a generarse en esta área metropolitana, continuando en los años setenta con El Sebadal (1973) y la IIª Fase de Las Torres (1971).

Sus implicaciones en el territorio urbano pueden representarse, por poner un caso, en el más de 1.000.000 de m² ordenados para su función como suelo industrial, al margen de que con posterioridad se vayan dedicando a actividades no precisamente manufactureras (véase la Figura 30).

Figura 29. **Proceso de implantación del suelo industrial anterior a 1980 sobre la ciudad de los años sesenta en Las Palmas de Gran Canaria**



FUENTE: *Planeamiento urbanístico municipal*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Elaboración propia



La periferia urbana de Las Palmas fue perdiendo a marchas forzadas el carácter agrícola de su territorio a mediados de siglo, constituyendo la reserva natural para el desarrollo del suelo industrial .
(Área de Las Torres-Díaz Casanova. 1962. Las Palmas)
Fuente. Cabildo Insular de Gran Canaria.

"Basado en el espíritu de la entonces reciente y progresista Ley del Suelo, la actuación directa del Estado en la regulación de los usos del suelo del territorio nacional comienza en 1959, mediante la creación de la Gerencia de Urbanización, organismo adscrito a la dirección General de Urbanismo (Ministerio de la Vivienda)" (MORALES, G., 1988: 55).

Esta institución trabajó autónomamente, pero en coordinación con los agentes locales para la preparación del suelo urbano requerido por las necesidades de edificación, que incluía la adquisición y urbanización de estos polígonos (véase la Cuadro 10).

Cuadro 10. Suelo industrial puesto en marcha en Las Palmas de Gran Canaria antes de 1980

Sector	Superficie (m ²)	Año	Promotor
! Barranco Seco	114.700	1966	Ayuntamiento LPGC
! Díaz Casanova	58.140	1963	D. Manuel Díaz Casanova
! Las Torres	271.944	1971	AETOR
! Miller Bajo	315.750	1965	Inmobiliaria Betancor
! Escaleritas	42.000	1976	Ayuntamiento LPGC
! Los Tarajales	82.165	1965	D. Jose Medina Nebot
! El Sebadal	562.359	1973	D. Pedro Benítez y Bravo de Laguna

Fuente. *Planeamiento urbanístico*. Elaboración propia.

Este desarrollo de espacios urbanizados con los servicios mínimos necesarios en un conjunto urbano con gran capacidad de crecimiento empezó a servir de atractivo a la implantación de importantes empresas manufactureras nacionales y multinacionales (Coca-Cola, Mercedes-Benz, Olsbega, Lita, etc.) y las básicamente insulares (Kalise, Tirma, etc.).

Generadoras de mano de obra y de una capacidad productiva desconocida en la organización industrial regional, si exceptuamos la Refinería de Santa Cruz, posibilitaron un efecto de concentración en la capital, acentuando las diferencias territoriales del tejido industrial respecto al resto de la Isla, al margen de generar un nuevo referente del espacio urbano en el Archipiélago.

Esta fenomenología vendría a renovar en la capital grancanaria el organigrama de las grandes empresas en el contexto regional, discutiendo la hegemonía que durante del período anterior vino a corresponder a la compañía CEPSA, con la refinería de Santa Cruz como base de operaciones.

En el resto de Gran Canaria, solamente en Polígono de Arinaga, en Agüimes, cuyo Plan Parcial se aprobó en 1972 pero que no se empezó a construir hasta 1976, y dos sectores de aparición casi espontánea en el municipio de Telde (Cruz de La Gallina, en 1963, y El Goro, en 1972), surgieron en estos años al calor de la antigua carretera general del Sur (C-812), que servía de punto de encuentro entre los flujos urbanos expansivos de la capital y del núcleo de Telde.

La misma inercia del crecimiento turístico propició la explosión del sector de la construcción en la orla costera del sur grancanario, la cual empezó a transformar su carácter de territorio abandonado hacia la proliferación de edificaciones hoteleras y extrahoteleras. En este proceso tuvo un papel primordial la aparición en 1955 de la Fábrica de Cementos de Arguineguín y sus áreas extractivas asociadas, constituyendo el único referente industrial de este ámbito de la isla hasta los años noventa, junto con la pequeña planta de envasado de tomates en Castillo del Romeral.



Fábrica de cementos en Arguineguín construida en 1955
(San Bartolomé de Tirajana).
Foto del autor.

3.3.2. La consolidación del conjunto urbano de Santa Cruz-La Laguna en la organización funcional reciente de Tenerife

Tal vez con menor intensidad o rapidez de crecimiento que el caso de Las Palmas de Gran Canaria, lo cierto es que la ciudad de Santa Cruz de Tenerife experimentaría también importantes transformaciones territoriales respecto al perímetro que presentó durante la primera mitad de siglo.

Las amplias y fértiles fincas agrícolas del entorno de La Cuesta-Taco se vieron cercenadas por la avidez de nuevos terrenos para la ampliación que requería el nuevo paradigma territorial reinante en las islas capitalinas del Archipiélago, derivado sobre todo de reactivación de la actividad del recinto portuario santacruzero, incluyendo su ampliación durante las primeras décadas de la segunda mitad de siglo.

Puede catalogarse la construcción de la Autopista de Los Rodeos-La Laguna como el elemento canalizador de este proceso, aunque bien es verdad que el crecimiento hacia la costa del municipio del Rosario fue asimismo destacado. Más tardíamente, La ciudad de La Laguna impulsaría su ensanche hacia la capital, vía Taco-La Cuesta, iniciándose la conurbación de ambas entre dicha carretera y la referida autopista.

Evidentemente, la distribución demográfica en la isla de Tenerife iría pareja a estas transformaciones. No hay más que ver las cifras de población absoluta y densidad para cerciorarse de ello.

Al respecto, mientras en 1950 los municipios de Santa Cruz de Tenerife y de La Laguna presentaban una población absoluta conjunta de 145.177 habitantes, ya en 1975 residían allí un total de 231.324 personas, concentrando un 46,1% de los efectivos demográficos de la isla. Pero no sólo ello, sino que la capital pasó de tener una densidad 687 hab./km² a otra de 1.005 hab./km², mientras que La Laguna lo hizo de 409 a 783,5 hab./km², situándose ambas en una situación propia de la aglomeraciones urbanas españolas (*véase la Figura 30*).



El crecimiento de la ciudad santacrucera en dirección a La Laguna inició un proceso de conurbación de importantes consecuencias demográficas y territoriales en la isla. (Santa Cruz de Tenerife). Foto del autor

Sin embargo, el proceso de macrocefalización que observamos para Gran Canaria queda muy diluido como consecuencia del rápido crecimiento de los municipios actualmente turísticos del sur de la isla y, sobre todo, del Puerto de La Cruz, donde se pasó de tener 12.109 hab. en 1950 (3,8% de Tenerife) a 45.970 hab. en 1975 (un 9,2% insular). Este último y pequeño municipio, de apenas 6 km², pasaría a tener una importante densidad poblacional de 5.265 hab./km², superando en esta cifra a la propia capital grancanaria.

Pese a ello, en el área de Santa Cruz-La Laguna no tardaría en aparecer una tendencia generalizada en los ensanches urbanos recientes del país, ya vista en Las Palmas, en referencia a la concentración de las promociones de suelo habilitado para su desarrollo como polígonos industriales respecto al conjunto insular.

El Pilar-La Gallega en 1957, Aeropuerto-Los Rodeos en 1960, Costasur en 1967, El Mayorazgo en 1968 y Jagua en 1978 constituirían la primera avanzadilla de este tipo de sectores habilitados por el planeamiento urbanístico en este ámbito (véase la Figura 31). Si bien, es verdad que en el entorno al recinto portuario y en Taco, junto al límite con el municipio de La Laguna, se desarrollaron sendos núcleos espontáneos.