

tierra

CANARIA

Nº 3





Condal

**FORMA PARTE DE
TIERRA CANARIA**



Porque la industria tabaquera canaria,
es vínculo inseparable de esta Tierra,
de su economía, de su industria, de su historia...

En 1885 nace FAVORITA.

Más tarde y con sus labores de CONDAL,
comenzarían a escribirse las más brillantes páginas
de la historia tabaquera canaria.



La Industria en Canarias, junto con el Turismo, el Comercio, los Transportes y la Artesanía, serán las materias a desarrollar en este fascículo.

Demos por descontado que no es nuestro objetivo desmenuzar el tema de la industrialización del archipiélago, materia, desde luego, apasionante, cruda y sugestiva, pero que excedería de nuestras posibilidades de todo tipo. Sin embargo, en una enciclopedia como la nuestra, no podía faltar tampoco una referencia a esta cuestión, que es vital para las islas y que condicionará su porvenir, en uno u otro sentido, positivo o negativo.

No hace falta ser un técnico para comprender que la agricultura, con la industria y los servicios, forman el complejo de una actividad económica moderna, y que, además de la densificación y acoplamiento de estos tres elementos, se derivan unas líneas de estabilidad que hacen a los pueblos que las logran salir de su estancamiento y alcanzar las cotas del desarrollo, material e incluso espiritual.

Contribuimos a la preocupación latente en el archipiélago sobre estos temas con las páginas que podréis leer a continuación.

Con el Turismo «hemos topado» después. Bien nos consta que es materia vidriosa, propicia a los extremismos de detractores y defensores, pero que está ahí, pasados ya los umbrales de su afincamiento en nuestro clima singular, alcanzando nuestras playas más lejanas, instalado en nuestras ciudades costeras y del interior, cerca del sol y próximo a nuestras gentes, llamando a nuestras puertas, entrando en nuestra celosa intimidad, rompiendo nuestro alejamiento, muy cerca ya de los más retirados países, con la revolución del transporte masivo en los gigantes del aire...; en una palabra: ofreciéndonos la alternativa de un renglón importantísimo en las vicisitudes del desarrollo del país que no nos permitiría la olímpica actitud de su ignorancia. Leed, pues, lo que ha escrito sobre turismo quien sabe y ha querido redactar sus páginas.

Seguimos a tu servicio, lector, y te deseamos una cordial reflexión sobre los temas que ponemos a tu alcance.

ÍNDICE

INDUSTRIA	2-6
ARTESANÍA	7
COMERCIO	8
TRANSPORTES	9-11
TURISMO	12-16

INDUSTRIA

La estructura económica de las Islas Canarias ha seguido un curso evolutivo muy influenciado por la infraestructura de sus recursos. El esfuerzo fundamental de los canarios se ha dirigido a la potencialización de sus recursos naturales. Como corolario de lo expuesto, las islas ofrecen la perspectiva de una agricultura intensiva y minifundista, con importante absorción de mano de obra—hoy ya desplazada fundamentalmente hacia el sector servicios y el de la construcción—, pero con un horizonte incierto provocado por la difícil orografía del archipiélago y el coste elevado de las aguas necesarias para una agricultura esperanzadora.

La industria, incluso la de transformación de los productos agrícolas, es de escasa importancia en líneas generales.

Existen instalaciones industriales importantes en algunos sectores, pero, en conjunto, su participación en la renta global es reducida y el empleo de mano de obra es, asimismo, escaso.

Un estudio, serio y de futuro, que pretenda realizar la necesaria industrialización del archipiélago, habría de tener en cuenta, en primer lugar, cuáles son los recursos naturales de las islas, y cuáles de tales recursos permitirían unos rendimientos más altos.

Los factores más estratégicos parecen ser los siguientes:

a) La localización geográfica, como determinante del coste de transportes, de abastecimiento y suministros.

b) Las características de coste y abundancia de la energía y el agua.

c) La oferta de mano de obra y su tipificación.

d) La oferta de primeras materias propias o de las zonas próximas o vecinas.

e) La oferta de capital.

f) Los factores institucionales y psicológicos que determinan la oferta de gestión empresarial.

g) La extensión del mercado.

De un estudio somero y rápido de tal cuestionario aparece como improbable que la iniciativa privada canaria, aun con el empuje directo o indirecto del sector público, emprenda la industrialización requerida y necesaria. Tampoco parece posible que el empresario industrial español cuente, en estos momentos, con la capacidad de maniobra y el conocimiento del comercio exterior deseables para cooperar, en gran medida, al impulso industrial del archipiélago. Igualmente, la empresa estatal o paraestatal, que puede ser, y de hecho es, útil, en la corrección de diferencias del abastecimiento interno, pueda serlo, también, en la industria exterior.

Por exclusión, el único agente que podría poner en marcha la industrialización canaria, sería el inversor extranjero, fundamentalmente el capital europeo en África (el llamado *hot money* o dinero caliente), creado a consecuencia de los procesos nacionalistas de aquel continente y que, tal vez, daría el salto a Canarias si se le ofrecieran perspectivas halagüeñas. Tendría, con sus innegables inconvenientes, la gran ventaja de su importante fuerza financiera, sus conocidas redes de distribución y venta y su penetración y estudio del mercado.

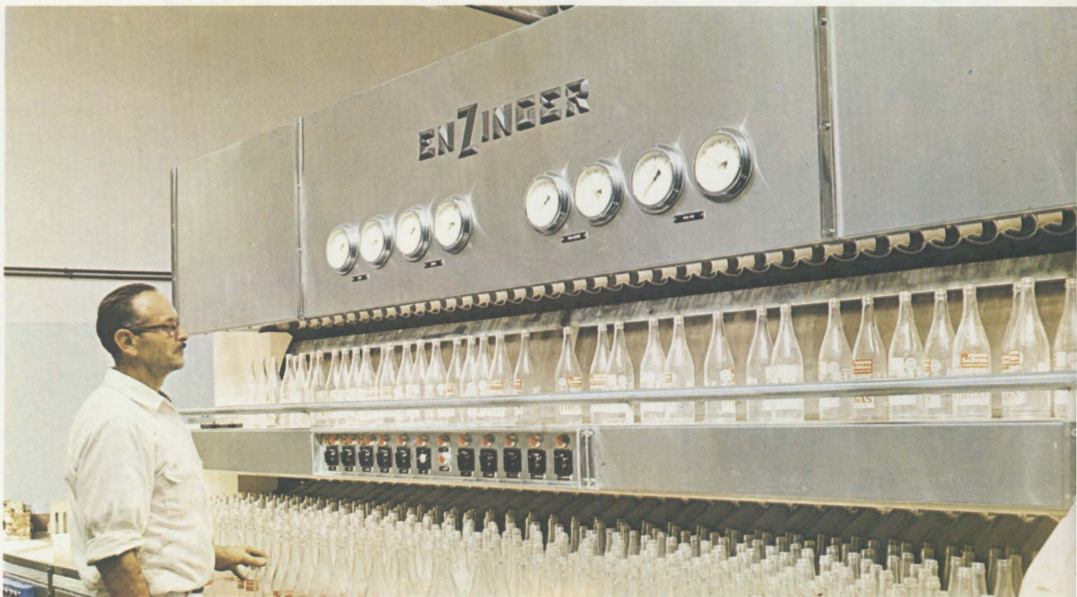
Últimamente, se han realizado estudios exigentes para delimitar qué tipo de industria y de qué volumen y características serían las apropiadas para constituir el complejo industrial del archipiélago. En este sentido, debe destacarse un trabajo importante ejecutado por iniciativa del Banco Urquijo, en el que se señalan y destacan los sectores que se estiman los más convenientes y que son los siguientes:

- Fabricación de calzado en serie.
- Confecciones textiles en serie.
- Artículos de cuero para usos industriales.
- Transformación del vidrio.
- Transformados metálicos.
- Artes gráficas.
- Maquinaria industrial.
- Lana: hilados y tejidos.
- Industria electrónica.

Para acabar el mencionado estudio, se han tomado en consideración los siguientes factores:

1. La rentabilidad.
2. La utilización de la mano de obra.
3. Los costes de transporte de las materias primas y de los productos transformados.
4. El mercado europeo, y, subsidiariamente, las áreas comerciales de hispanoamérica y de los países africanos.

La industria, fundamentalmente, está concentrada en las dos capitales de provincia: Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, con pequeñas experiencias, en una y otra provincia,



respectivamente, en La Laguna, La Orotava y Puerto de la Cruz, y Arucas, Telde, y Arrecife. Es de destacar, asimismo, la reciente creación de Polígonos industriales de Arinaga, en Gran Canaria, y Güimar, en Tenerife, como dotación del suelo necesario para unas más amplias perspectivas de futuro: en ambos casos, se han buscado zonas de evidente proximidad a vías de fluidez de tráfico y con posibilidades de creación de puertos próximos que permitan, en su día, la salida de los productos manufacturados y la llegada de las materias primas que hayan de importarse.

ENERGÍA ELÉCTRICA

Fueron los ingleses quienes instalaron la primera planta de energía eléctrica en el archipiélago. Luego le sucedió la «Unión Eléctrica de Canarias», conocida con las siglas de UNELCO; últimamente, esta empresa ha sido absorbida por el INI (Instituto Nacional de Industria), a cuya entidad ha confiado el Gobierno la tarea de crear el campo propicio para la electrificación del archipiélago, como base y fundamento primordial para su posterior industrialización.

Ello, no obstante, puede apreciarse en el cuadro que vemos a continuación, en el gasto de energía eléctrica. Las cifras son de por sí elocuentes, para explicar el salto adelante que se ha experimentado en el consumo de energía eléctrica:



CANARIAS: PRODUCCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN MW-h

	1961	1963	1965	1967
Servicio Público	118	149	205	299
Servicio Privado	98	146	173	171
Total	216	295	378	470

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.

embarcaciones, con más de 10 toneladas de registro. Se encuentra localizada en las islas de Lanzarote, Tenerife, Gran Canaria y la Gomera. Por otra parte, todas las pequeñas poblaciones costeras de todas las islas, cuentan con sus modestas flotas que realizan las faenas de bajura en las cercanías, abasteciendo de pescado fresco a sus moradores.

DIFERENTES INDUSTRIAS

En el campo industrial hay mucho que hacer en el archipiélago canario. La carencia de energía barata, y la falta de materias primas, son dos constantes del escaso desarrollo del sector en las islas.

En el campo de la investigación, tampoco se han realizado, salvo últimamente, esfuerzos continuados y perseverantes para encontrar el camino de la potenciación en este sector. De todas formas, vamos a reseñar aquí las industrias que actualmente laboran en el sector.

Industria pesquera

Es de antigua tradición en el archipiélago, por la cercanía del banco canario-sahariano, que ha permitido siempre que las empresas del ramo hayan tenido una notable perfección, con una singular agresividad exportadora, que alcanza de las 30 a las 40.000 toneladas anuales, sin perjuicio del abastecimiento pleno de las necesidades alimenticias de su creciente población.

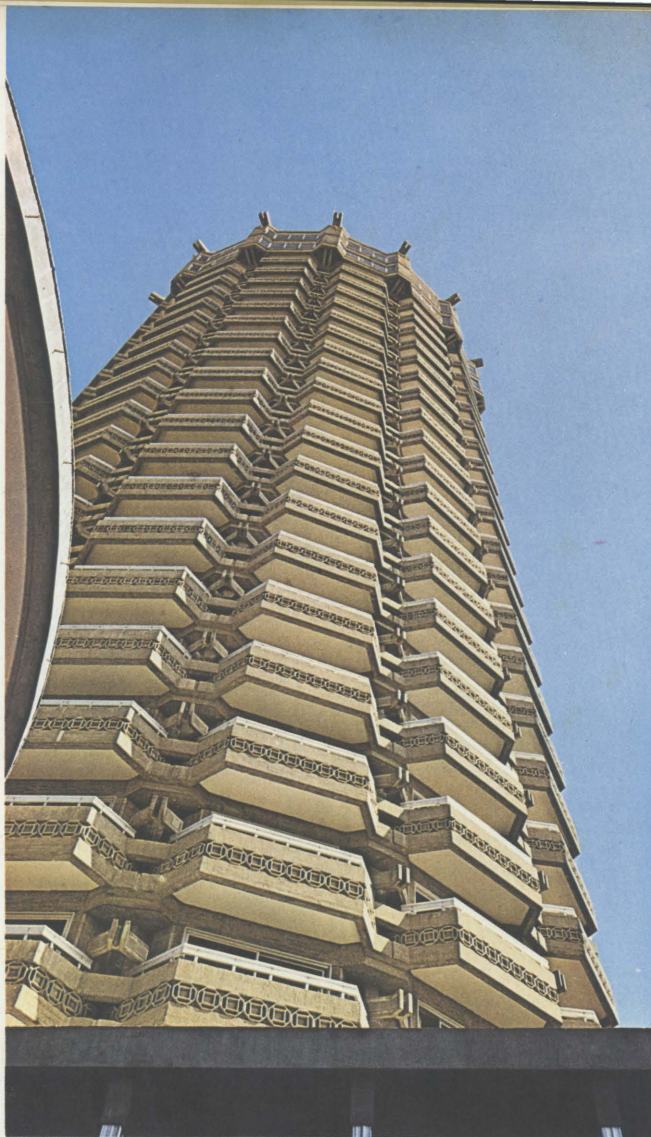
Las factorías superan el número de las 40, y son abastecidas por una flota pesquera que cuenta con más de 500

EXPORTACIONES DE PESCADO Y SUS TRANSFORMACIONES INDUSTRIALES PROCEDENTES DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO (En pesetas)

<i>Capítulo 3</i> (pescados, crustáceos y moluscos)	Península	194.661.768	206.267.501	+ 5,9	—
	Extranjero	135.227.313	122.222.637	— 9,6	113.624.708 —7,03
	Total	329.889.081	328.490.138	— 0,4	—
<i>Capítulo 16</i> (preparados de carnes, pescados, crustáceos y moluscos)	Península	174.074.027	125.375.122	— 27,9	—
	Extranjero	74.524.253	223.468.397	+199,8	145.025.344 —35,1
	Total	248.598.280	348.843.519	+ 40,3	—
<i>Capítulo 23</i> (residuos y desperdicios de industrias alimenticias; alimentos preparados para animales)	Península	214.108.590	159.525.477	— 25,4	—
	Extranjero	—	658.983	—	—
	Total	214.108.590	160.184.460	— 25,1	—
Total Península		582.844.385	491.168.100	— 15,7	—
Total extranjero		209.751.556	346.350.017	+ 65,1	258.650.052 —25,3
Total absoluto		792.595.951	837.518.117	+ 5,6	—

Los espacios blancos indican cifras aún desconocidas por nosotros.

Fuente: Dirección General de Aduanas.



Derivadas de esta industria pesquera, o como complemento de la misma, existe la industria del *hielo*, tanto en su factor de elaboración del mismo para la conservación de pescados, así como en la creación de grandes plantas *frigoríficas*.

Acompañante también de la industria de salazones son las *Satinas de Janubio* (Lanzarote), industria compañera de la anterior.

Industrias derivadas de la minería

No han alcanzado singular relieve en las islas. Caben mencionar las derivadas de la *cal*, originadas en las calizas de Fuerteventura, con un gran porvenir,

muy en especial, algunas, que siendo de inmejorable calidad, industrialmente pulidas, podrían alcanzar brillos extraordinarios, que las harían aptas para el revestimiento ornamental de edificios.

Igualmente la *pedra pómez* existente en Tenerife, en yacimientos de considerable extensión e importancia, tendría con su proyección y desarrollo un futuro halagüeño.

Cabe destacar, últimamente, la industria del *cemento*, instaladas en Tenerife y Gran Canaria (Arguineguin), cuyo crecimiento ha ido en aumento los últimos años, dada la demanda tan grande del mismo para el sector de la construcción.

Industria de astilleros

La industria de construcción y de reparación de buques, tan necesitada en Canarias, ha estado en manos de medianos astilleros y carpinteros de ribera, de rancio abolengo en las islas. En este sector, se acaba de ultimar un acuerdo entre el INI y el Cabildo Insular de Gran Canaria, para la ampliación y dotación de unos astilleros importantes, en la nueva dársena de la zona en construcción del Puerto de la Luz, en cuya creación tiene todo el archipiélago puestas muchas ilusiones.

Industrias de la construcción

Dado el desarrollo reciente de dicho sector, se ha producido un incremento de las mismas, empezando por la de *carpintería de obras*, muy conectada por otra parte con las *serverías* para la fabricación de cestos y virutillas que se han venido empleando para el empaquetado de frutos exportables.

Junto a ellas están las de *ladrillos*, *bovedillas*, *losetas*, *viguetas* y trabajado de las *pedras naturales* y *artificiales* en grandes telares modernos.

Industria papelera

Dentro de este capítulo, las industrias tipográficas, que abastecen al archipiélago, han tenido que ir incrementándose y perfeccionándose, dada la demanda y competencia en este sector.

Igualmente han surgido las *cartoneras*, requeridas por los nuevos sistemas de embalajes, que han ido sustituyendo a los antiguos de madera y tablas.

Industria del petróleo

En primer orden de la industria nacional, se encuentra la refinería de Santa Cruz de Tenerife, con producción de combustibles, aceites, lubricantes y otros productos necesarios para la industria del transporte y producción de energía mecánica.

VENTA DE PRODUCTOS PETROLIFEROS

	Extranjero	Pen. y Pro. Afr.	TOTAL
1964.	766.000	2.713.384	3.479.384
1967.	1.286.330	4.885.377	6.171.707

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.

CEMENTOS (En toneladas)

	LAS PALMAS		TENERIFE	
	Producción	Consumo	Producción	Consumo
1964	108.000	221.500	64.309	176.431
1966	164.500	308.500	104.114	237.214

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.

Su emplazamiento en Canarias constituye un apoyo inestimable en el tráfico aéreo y marítimo del Atlántico Central y Sur, así como un atractivo hacia las islas, de los buques de líneas dedicados a dicha zona.

Diversas instalaciones funcionan al amparo de esta potente industria, tales como producción de gas butano, productos químicos, fabricación de bidones, etcétera.

Las ventas de productos petrolíferos en toneladas dan una idea exacta de la importancia de la misma.

Industria química

La industria química canaria está representada por una amalgama de empresas dedicadas a la fabricación de productos, especialmente para el consumo local, entre las que merecen destacarse jabones, lejías, pinturas, fósforos, ceras y derivados de las necesidades agrícolas, como refinación de azufre, fungicidas y otros. Existe en Las Palmas una industria de importancia destacada en la actividad del sulfato amoníaco, con una producción anual de 125.000 toneladas.

La mayor parte de las materias primas empleadas son piritas de hierro de Huelva. Un elevado porcentaje de su producción es enviado de nuevo manufacturado a la Península, y en pequeña proporción al extranjero.

PRODUCCIÓN DE SULFATO AMONIACO (en Tm.)

1964	119.189
1965	132.278
1966	125.528
1967	122.014

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.

Industrias alimenticias varias

Dentro de esta gama de industrias, además de las reseñadas, cobran bastante interés, y sobre todo difusión, las actividades industriales del chocolate, dulces, refrescos varios, helados, y sobre todo, la del enlatado de los productos agrícolas del país, y la de licores, como es el ron, elaborado con la caña de azúcar canaria.

Necesitada por esta serie de industrias, ha surgido últimamente la industria del vidrio, aunque en pequeña escala, al igual que la de plásticos.

Industria cervecera

Debe destacarse este tipo de industria, que cuenta con seleccionadas, pero grandes plantas, en las dos capitales de las provincias. En creciente competencia con la importada de países de gran tradición en este campo, como son las alemanas, danesas, etc., está consiguiendo notables adelantos, que la ha colocado en un lugar destacado en la industria del archipiélago.

PRODUCCIÓN DE CERVEZA (en Hl.)

	Tenerife	L. Palmas	TOTAL
1963	88.200	65.000	153.200
1964	111.500	72.600	184.100
1965	101.000	75.200	176.200

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.

Industrias harineras

Se encuentra afectada por la actuación del Servicio Nacional del Trigo. A ello se une, además, la deficiente calidad harinero-panadera de una mayoría del trigo español afecto a dicho servicio. Las industrias canarias no pueden disponer de toda la variedad de trigos necesaria para la fabricación de mejores harinas, tal como demanda el mercado, con los consiguientes perjuicios para el consumidor y posibilidades de exportación de las mismas.

PRODUCCIÓN DE HARINA EN (Tm.)

	Tenerife	L. Palmas	TOTAL
1963	35.387	51.320	86.707
1964	31.806	51.300	83.106
1965	32.611	52.425	85.036

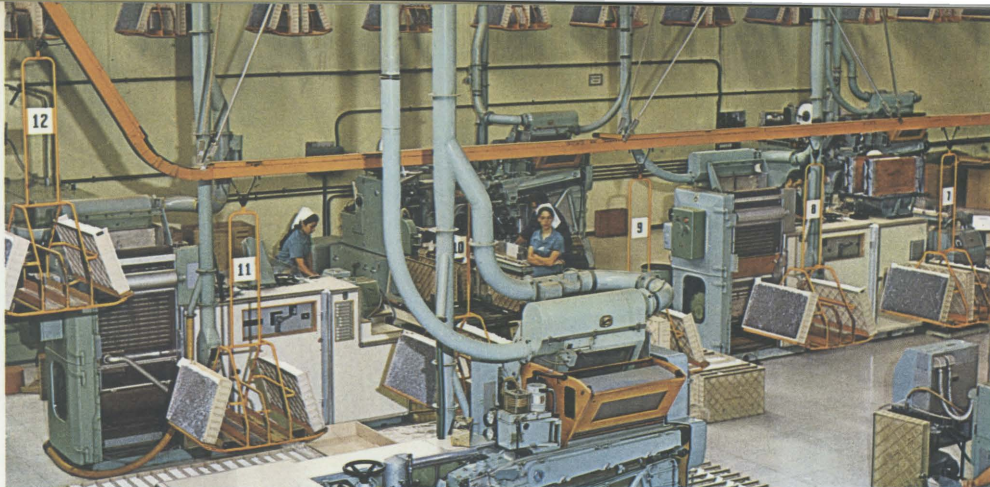
Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.



REGIÓN CANARIA PRODUCCIÓN INDUSTRIAL EN LOS SUBSECTORES QUE SE ESPECIFICAN

SUBSECTOR	Valor Bruto de la producción (miles de pesetas)	% sobre total	Valor Bruto de la producción (miles de pesetas)	% sobre total	% incremento anual
Alimentación	1.145.366	17,80	1.322.093	17,81	+ 15,42
Bebida	397.147	6,16	432.432	5,82	+ 8,88
Tabaco	1.711.335	26,59	1.985.694	26,75	+ 16,03
Madera y corcho	557.812	8,66	543.409	7,31	- 2,58
Papel y Artes Gráficas	362.550	5,63	441.122	5,94	+ 21,67
Cuero, calzado y confección	44.285	0,68	66.974	0,90	+ 51,23
Industrias químicas (1)	1.640.169	25,48	1.915.824	25,81	+ 16,80
Material construcción	413.981	6,43	546.186	7,35	+ 31,93
Industrias metálicas	165.574	2,57	171.756	2,31	+ 3,73
TOTAL	6.438.219	100,00	7.425.490	100,00	+ 15,33

(1) No están incluidas las industrias petroquímicas.
Fuente: Servicio Sindical de Estadística.



Industria de aguas minerales

Fundamentalmente radicada en Gran Canaria, cuyas aguas de Firgas, Teror, Moya, San Roque, Agaete, Los Tilos, han alcanzado una importante perfección técnica y un crecimiento y expansión considerables. Parte de ellas son también utilizadas para el embotellado de refrescos. En las otras islas cabe destacar las de Sabinosa, en la isla del Hierro. La producción de aguas minerales en Canarias es la siguiente:

	Botellas	Valor en ptas.
1963 . . .	17.800.000	29.400.000
1964 . . .	29.700.000	39.100.000
1965 . . .	20.900.000	40.400.000

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.

Industria tabaquera

Hemos dejado para el último renglón de este capítulo de la industria el apartado referente a la industria tabaquera. Dentro del consorcio industrial nacional, la región canaria es conocida típicamente por sus manufacturas de tabaco. La realidad es que, desde las primitivas labores de artesanos, hasta las actuales plantas industriales, que se centran en tres de las islas (Tenerife, Gran Canaria y La Palma), todo ello es una larga historia del quehacer de la iniciativa canaria, que arranca desde la emigración de sus hombres a las Antillas. Al regresar a Canarias, dichos emigrantes aportaron todos sus conocimientos, y cada vez revitalizaban más la industria local y aportaban sus experiencias a las mejoras de los cultivos.

Pero a lo largo de los años 30, 40, y hasta llegar a los 50 del presente siglo, la industria tabaquera canaria pasa una dura crisis, por la dificultad de obtención de materias primas para la elaboración. Ello se subsana parcialmente con la intensificación de cultivos insulares, que si bien no llegan a cubrir el déficit producido, ayudan a paliar la crisis.

En la actualidad, la industria tabaquera canaria es la pionera del quehacer nacional en dicha elaboración del tabaco. Su amplio número de establecimientos y mano de obra en ella exist-

tente, dan un alto índice a esta industria canaria, dentro del ámbito nacional.

Si nos fijamos en las estadísticas de compra de tabaco en rama, y la venta de labores al mercado peninsular, ello nos da una idea del auge que esta industria va tomando con los años.

Las actuales plantas industriales, dotadas de las más modernas maquinarias mundiales en la elaboración de cigarrillos y cigarros puros, sin olvidar la artesanía del cigarro puro hecho a mano,

han ido potenciando este sector industrial tan importante en las islas, donde la iniciativa privada ha escrito felices renglones de la historia industrial de Canarias. Desde las 'cigarrerías', se ha pasado a grandes plantas de fabricación, donde la maquinaria moderna permite un ritmo vertiginoso de producción: 4.000 cigarrillos por minuto.

Si bien las directrices del mercado de cigarrillos dirigen a la industria tabaquera canaria hacia el mercado del

INDUSTRIA TABAQUERA ESPAÑOLA

	ESTABLECIMIENTOS		NÚMERO DE EMPLEADOS	
	Canarias	Península	Canarias	Península
1958	53	11	1.307	7.338
1962	78	11	2.085	7.201
1966	104	11	3.061	7.940

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.

IMPORTACIONES DE TABACO EN RAMA

	CANTIDAD (Tm.)		VALOR (Millones ptas.)	
	Canarias	Península	Canarias	Península
1961	6.328	27.757	309	1.106
1966	10.964	26.445	570	1.006

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.

EXPORTACIONES CANARIAS A LA PENÍNSULA

	puros		Cajetillas Cigarrillos	
	Unidad			
1960	48.372.250		132.225.000	
1962	71.372.950		187.393.000	
1964	130.892.400		339.812.000	
1966	154.685.100		396.198.000	

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.

BALANZA DE MERCANCÍAS CANARIAS-RESTO DEL MUNDO

	TABACOS (En pesetas)	
	EXPORTACIÓN (fob.)	IMPORTACIÓN (cif.)
1966	65.093.840	802.549.059
1967	91.817.376	933.138.915

Fuente: C. I. E. S.

monopolio peninsular y Provincias africanas, se puede decir que en la línea de los cigarros de artesanía, hechos a mano, los mercados se amplían considerablemente, aumentando cada año el volumen exportador de los mismos.

Dicha importancia de la industria tabaquera canaria no es desconocida por los *brust* mundiales del tabaco, que en la actualidad han sentido sus reales en las islas. Pequeñas industrias tabaqueras, que no supieron crecer al ritmo de la demanda del mercado, ni integrarse en la dinámica industrial moderna, se han visto obligadas a la venta, yendo a caer en las manos del capital alemán y norteamericano hasta la actualidad.

Ello va a presentar, en el futuro, una lucha abrumadora entre los grupos industriales canarios y la presencia masiva de capital extranjero en este sector, con mayores posibilidades de capitalización.

LA ARTESANÍA CANARIA

El hombre de las islas, en una tierra sin riquezas naturales abundantes, con carencia de materias primas, precisado de enfrentarse, por otro lado, con las necesidades fundamentales de la vida y obtener lo suficiente para su hogar, ha procurado desde antiguo encauzar su imaginación hacia trabajos de tipo manual, en pequeños talleres familiares, con lo que ha logrado alcanzar una notable perfección.

En el campo de la cerámica y de la alfarería es posiblemente donde mejor se han puesto de relieve las condiciones naturales del hombre de las islas, hasta el punto de realizar magníficas piezas para las necesidades y el adorno de las casas.

Así, los aborígenes realizaron interesantes muestras de cerámica tosca, de fondo esférico, con puntuaciones o incisiones, y otras de fina textura, pintadas de rojo y negro con dibujos geométricos, de fondo plano o poca esfericidad, en formas originales diversas y con asas muy singulares, unas veces con tapa y otras sin ella.

En el correr de los tiempos, tales muestras de actividad artesana fueron desapareciendo, aunque todavía, concretamente en el lugar de La Atalaya, en el Municipio de Santa Brígida, en la isla de Gran Canaria, se siguen fabricando «tallas» muy originales. Sirven como motivos ornamentales en jardines y casas, y como recipientes donde conservar el agua fresca, en los llamados «bernegales», especie de curioso antecedente del frigorífico moderno, que se instalaba y aún se instala en un rincón de las viviendas campesinas.

El trabajo de la madera ha producido magníficas realizaciones de carpinteros artesanos, que han dejado la impronta de su actividad en muebles y enseres de la casa del archipiélago, que han contribuido a la construcción de los balcones típicos de algunas ciudades del archipiélago, que han puesto su granito de arena en la construcción de la flota pesquera, llamémosla artesana, de las costas de las islas, y que ha tenido también su realización en muestras de la imaginación creadora de motivos de adorno y orna-

mentación del interior de las viviendas.

También en el campo del mimbre y de la caña, el esfuerzo creador del artesano isleño, tan capacitado para estos trabajos, por sus condiciones naturales de cachazuda paciencia y sentido de la observación, han tenido magníficos logros. Concretamente, en la isla de Lanzarote se ejecutan unas piezas, denominadas «balyos», de singular ejecución y extraña belleza, que sirven como objetos y recipientes para el depósito de granos y de frutas y también como curiosos y originales objetos de adorno.

El bordado ha tenido—tiene todavía—una importancia singular en el campo de la artesanía, hasta el extremo de que raro es el extraño a las islas que nos visita que no parte desde aquí con el recuerdo de alguna mantelería de mesa

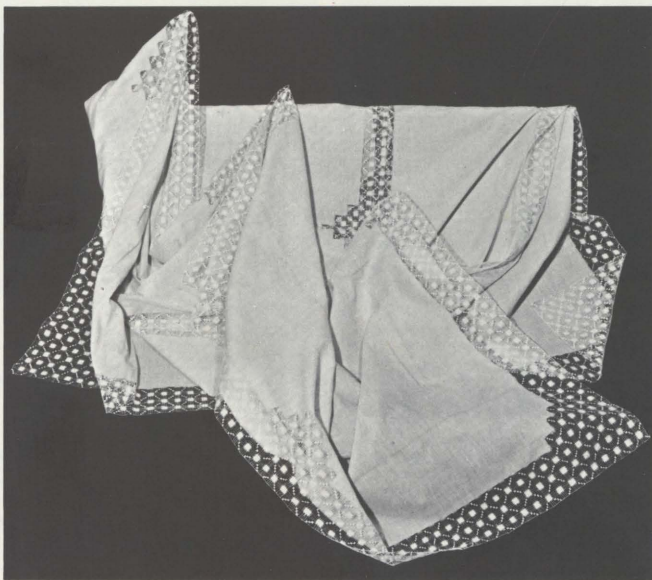
o de té, que después muestra a sus amigos y familiares como el testimonio vivo de una actividad creadora extraordinaria. Esta faceta de nuestra artesanía canaria tiene, una singular importancia y podría ser un renglón destacadísimo de la proyección económica del archipiélago.

La actividad artesana, potenciada en los últimos años, a través de una incansable función docente de la obra llamadas «cátedras ambulantes de la Sección Femenina», en particular, aparte de hacer surgir una destacada misión económica nada despreciable, tiene el singular efecto de despertar la ilusión de la obra autóctona bien hecha y ensamblar al hombre y a la mujer canarios en una tarea para la que, indudablemente, tiene una especial predisposición espiritual y unas condiciones naturales evidentes.

CARTAS DE ARTESANO EXPEDIDAS HASTA 31-12-1965

	Madera y corcho	Hierro Metales	Mármol Piedra	Restauración	Textil	Cuero	Total
Las Palmas	31	17	14	4	148	25	= 305
Tenerife	19	14	2	2	170	26	= 305

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.



BALANZA TOTAL DE MERCANCÍAS DE CANARIAS

(1966)

	(+) EXPORTACIONES	(-) IMPORTACIONES	(±) SALDO
Península	6.638.506.667	3.263.878.256	+ 3.374.628.411
Plazas y Provincias Africanas	671.267.819	43.457.239	+ 627.810.580
Resto del mundo	4.148.852.084	19.122.029.363	- 4.973.187.279
TOTAL	11.458.626.570	22.429.374.858	- 10.970.748.288

Fuente: C. I. E. S.

COMERCIO EN CANARIAS

Es difícil y delicado el estudio sobre el tema del comercio en Canarias. Y no porque no se crean conocer sus problemas y se vislumbren con claridad sus posibles soluciones. Que hay que ir a una transformación del sector, organizando su vertiente interior y reestructurando la exterior; que es preciso hacer realidad palpable el régimen de franquicias, aplicándolo con todos los pronunciamientos que el mismo comporta; que es necesario adaptar nuestra esquemática comercial a la singularidad jurídica, económica, social y geográfica que ofrecen las islas; que es tiempo de agilizar, simplificar y descentralizar la mecánica de sus dispositivos comerciales; que hay que dotar al archipiélago de un sistema fiscal a tono con lo que su desenvolvimiento económico viene exigiendo; que no puede prolongarse más, en fin, la preparación de la infraestructura del comercio de Canarias para que puedan ser viables las naturales expansiones

tuberías para la elevación y captación de aguas.

4. Tejidos y calzados.
5. Primeras materias para la industria: tabacos, grasas para jabón, estearina y parafina.
6. Efectos navales: cables, planchas, pinturas, redes, motores marinos y sus repuestos.
7. Productos químico-farmacéuticos.
8. Maquinaria y repuestos, ferretería.
9. Vehículos automóviles y sus repuestos: cámaras y cubiertas para los mismos.
10. Materiales de construcción: cemento y hierro.

En líneas generales, el comercio canario no dispone de navieras propias y ha de supeditar la exportación de sus productos a buques nacionales y extranjeros. En cambio, es importante la flota de buques petroleros nacionales al servicio de la refinería de Santa Cruz de Tenerife.

El archipiélago canario, por su situación geográfica, ha estado vinculado comercialmente al extranjero. Desde siempre, Canarias exportaba sus productos agrarios a Europa y América, e importaba, singularmente, del área de la libra esterlina, lo que precisaba para su abastecimiento interior.

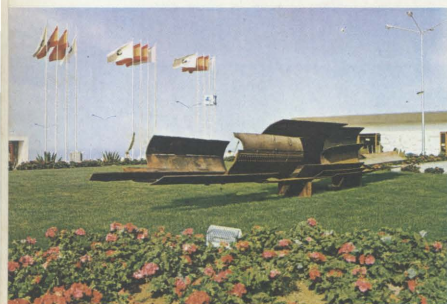
La última guerra mundial significó un cambio profundo en esta línea constante: Canarias, por razones obvias y de subsistencia, comenzó a comerciar con la Península, y a ésta empezó a mandar fundamentalmente su producción platanera, de manera tal que, siquiera al acabar aquel conflicto, restableciera de nuevo sus canales de exportación; es lo

cierto que, pronto, fue desbancada del mercado platanero por la fruta procedente de las Antillas y de la América Central, y que haya tenido que seguir incrementando su venta de tal producto en el área peninsular, tan importante, por otra parte, con sus casi treinta y cuatro millones de consumidores.

Pero, insistimos, la geografía impera en la conducta de los hombres, y el comercio de Canarias, tanto por ruta marítima como por aérea, se debe orientar de nuevo hacia los mercados extranjeros. El comercio de Canarias es fundamentalmente un comercio de exportación: la agresividad comercial del canario debe proyectarse hacia los mercados de todos los horizontes, idea matriz en la que se han inspirado las líneas maestras del Régimen-Económico-Fiscal para las Islas Canarias. No en balde el artículo primero, consagra, sin limitaciones, el principio de libertad comercial.

Canarias precisa importar, prácticamente, todo: productos petrolíferos, cemento, trigo y maíz, azúcar, abonos, productos lácticos, con la creación y adecuación de organismos ya existentes, en tareas permanentes de estudios de mercados y promoción de ventas, juntamente con una más densa red de transportes, aéreos o marítimos, serían, en principio, las grandes líneas directrices de un comercio más sólido y de unas perspectivas mercantiles de futuro más halagüeñas.

En este sentido, la Feria Española del Atlántico, creada en Las Palmas de Gran Canaria, si se sabe orientar, incrementar y hacerla cada día más potente, puede ser la ventana permanente de los productos canarios frente al mercado exterior.



insulares... son asuntos harto debatidos, muy estudiados, suficientemente informados, y, lamentablemente, aún no resueltos de forma adecuada y satisfactoria.

Los estudios, claros, valientes y animosos, realizados en los Consejos económicos sindicales celebrados en las capitales de las dos provincias canarias, desde 1962 en adelante, llegaron a conclusiones contundentes, de aplicación general para todo el archipiélago. La coincidencia de las referidas conclusiones tuvieron, en determinados aspectos, entrada en el Plan Canarias, aunque tres años después de aquellos Consejos podía decirse públicamente que tales conclusiones urgentes e importantes para las islas no se habían hecho operantes, en toda su dimensión, ni las recogidas en el Plan, ni las añadidas al Anexo del mismo.

Hay ciertas materias que son de importación obligada en Canarias, y, que Alonso Luengo, las resume en diez grupos:

1. Alimenticias y de primera necesidad: trigo, maíz, legumbres, piensos y aceite de oliva.
2. Combustibles: petróleo y carbón, con destino, en parte, a la reexportación.
3. Productos utilizados en la agricultura: fertilizantes, insecticidas, madera, papel, cordelería y demás materiales para el empaquetado de frutos; motores y

POBLACIÓN ACTIVA EN COMERCIO POR NIVELES DE FORMACIÓN (1965) (Toda la región Canaria)

Directivos	286
Técnicos Superiores.	65
Técnicos Medios	193
Empleados Superiores.	1.047
Empleados Medios	5.382
Empleados	8.796
Capataces	3.259
Profesionales o de Oficio	6.382
Semicualificado	6.248
No cualificado	1.442
Totales	33.100

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.

TOTAL DE COMERCIOS DE MAYORISTAS Y MINORISTAS EN CANARIAS (1965)

RAMA	Provincia de Tenerife	Provincia de Las Palmas
1. Alimentación	4.409	3.032
2. Industria textil	740	1.120
3. Madera y Artes Gráficas.	249	341
4. Piel y calzado.	189	283
5. Industrias químicas	473	581
6. Industrias construcción y vidrio	253	290
7. Industria metalúrgica	614	1.031
8. Energía eléctrica, gas y agua	2	6
9. Actividades diversas	746	973
Total	7.675	7.657

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.



Un renglón importante es el deficiente tráfico existente con la provincia del Sahara, que impide un rápido y eficaz transporte de y desde tierras al archipiélago.

Los puertos

En los puertos de ambas provincias canarias, singularmente en los de las capitales de las mismas, se están realizando, actualmente, un ambicioso proyecto de ampliación y adecuación a las necesidades actuales, que les ha de colocar en una magnífica situación de futuro.

Se amplían las dársenas, se mecanizan al máximo el transporte de las mercancías, se intenta agilizar los servicios; en una palabra: se está haciendo un encomiable esfuerzo por colocarlos en una línea de modernización.

Las instalaciones portuarias destinadas a los grandes petroleros, al tráfico de buques contenedores, a las explanadas y depósitos necesarios para el tráfico pesquero, están siendo renovadas y puestos al día.

Superficies para *entrepôts* de mercancías en tránsito con distintos destinos, grúas de pórtico, terminales de pasajeros, zonas para la ampliación de industrias marítimas (varaderos, astilleros, equipamientos electrónicos), aljibes flotantes, potentes remolcadores, estaciones de telegrafía y telefonía, son varias de las muestras del esfuerzo que se realiza por colocar el tráfico marítimo en condiciones de prestar el gran servicio que los puertos canarios, en esta encrucijada del Atlántico, están llamados a desempeñar.

Las cifras de tonelaje que discurre por los principales puertos del archipiélago son importantísimas. Concretamente, en 1970, solamente los buques pesqueros que circularon en el Puerto de La Luz, alcanzaron la cifra de cuatro millones de toneladas.

TRANSPORTES

Unas islas, ancladas en medio del Océano, dependen para su vida y para su subsistencia de unos medios de comunicación que estén a tono con los tiempos actuales.

El archipiélago mira al mar y por él recibe y envía cuanto produce y cuanto necesita. Así, a través de su Historia, los puertos canarios, primero, los aeropuertos, ahora, han sido medios indispensables para una región carente de comunicación terrestre. No ya sólo con la Península y con el extranjero, sino que las islas, entre sí, dependen para su desarrollo de unos puertos y aeropuertos capaces y adecuados a los momentos de hoy.

Las líneas de navegación marítima prácticamente comunican, aunque no siempre de manera regular, las islas con todo el mundo. Incluso un acontecimiento extraño, en principio, al acontecer del archipiélago, como ha sido el cierre del canal de Suez, ha significado para aquél un crecimiento espectacular de su tráfico portuario. Los dos puertos de las islas principales, el de Santa Cruz de Tenerife y el de Las Palmas de Gran Canaria, tienen un movimiento de buques realmente sorprendente.

Uno de los problemas más acuciantes, que facilitaría sobremanera el tráfico mercantil entre las islas y la Península, sería una adecuación de los servicios regulares, actualmente existentes, a las necesidades reales del archipiélago.

Los itinerarios con el Norte, Sur y Levante de la Península son actualmente insuficientes, no ya sólo para el trans-

porte de mercancías, sino también para el mismo tráfico de pasajeros. Últimamente, la puesta en servicio de los *ferry's* ha aliviado algo el panorama, pero todavía el mismo continúa siendo insuficiente.

Las unidades que prestan los servicios regulares son, en su casi totalidad, antiguas y mal equipadas para el tráfico y traslado de determinadas mercancías.

DATOS DE LOS MUELLES DE LAS ISLAS MENORES (1966)

	Pasajeros	Barcos (T. R. B.—1.000 Tm.)
Arrecife	47.488	840
Puerto del Rosario	16.910	317
Santa Cruz de la Palma	43.716	1.215
San Sebastián de la Gomera	45.008	592
La Estaca	9.707	201

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.

PASAJEROS EN TRÁNSITO EN LOS PUERTOS DE SANTA CRUZ DE TENERIFE Y LA LUZ

	1965	1966	% aumento interanual	1967	% aumento acumulado
Santa Cruz de Tenerife	164.664	161.032	— 2,2	182.886	+ 13,5
La Luz	200.821	194.619	— 3,0	284.333	+ 46,0
TOTAL	365.485	355.651	— 2,6	467.219	+ 31,3

Fuente: C. I. E. S.

Los aeropuertos

Los puertos y aeropuertos son el pulmón y el corazón de cada una de las islas. Sin el desarrollo y el buen funcionamiento de unos y otros, la vida permanecería estacionaria. El desarrollo de su economía se hubiese paralizado y los hombres de Canarias, de nuevo, hubieran tenido que emigrar.

Singularmente, el movimiento turístico, a través de los llamados vuelos *charter*, utiliza crecientemente el transporte aéreo como medio de desplazar rápidamente, en pocas horas, las grandes masas que las grandes agencias del ramo llevan de un lugar a otro del planeta, y especialmente en la estación invernal, a estas tierras del archipiélago, regaladas por la naturaleza con un clima benigno.

Correlativamente, tales masas turísticas incrementan la capacidad de consumo del archipiélago, lo que hace necesario la importación masiva de artículos imprescindibles para atender a una creciente población flotante, acostumbrada, por otra parte, a un alto nivel de vida.

Sería deseable que pudiera obtenerse el hueco para carga, siempre existente en esas aeronaves que nos visitan, para crear una permanente salida de plantas y frutos, propios de nuestra exportación, que podrían situarse, cómoda y rápidamente, en los lugares de partida de dichos artefactos aéreos. Singularmente, estas frecuentes y rápidas comunicaciones aéreas, permitirían colocar nuestros productos agrícolas en el mercado europeo en pocas horas, y facilitarían el desarrollo de cultivos de frutos perecedores, cuya exportación por vía marítima es absolutamente imposible. En particular, la producción de frutos y flores, podrían constituir una riqueza revolucionaria sobre los tradicionales sistemas y cultivos actuales en las islas.

La política de «cielo abierto», en la que se ha venido luchando desde hace años para favorecer las corrientes de tráfico aéreo entre África y América, en sus dos sentidos, con sus ilimitadas posibilidades en un área de gran poder adquisitivo, parece que será una venturosa realidad para el archipiélago de llegar a buen puerto el Régimen-Económico-Fiscal, que lo contempla y lo establece para el archipiélago.

Los dos grandes aeropuertos de Gando-Las Palmas y de Los Rodeos-Tenerife, más el gran aeropuerto Suer a crear en la misma isla de Tenerife, tienen características de grandes aeropuertos internacionales, con su continuo crecimiento y con unas posibilidades de futuro auténticamente insospechadas. En cada una de las islas del resto del archipiélago existen ya aeropuertos, salvo en la de Gomera y Hierro, en las que, actualmente, se trabaja para dotarlas de este medio, hoy indispensable, de comunicación y de tráfico.

En todos los aeropuertos se trabaja incansablemente, dotándolos de los medios de navegación, control, balizamiento, señalización y cuantos exige esta moderna forma de intercomunicación entre los pueblos.

TRÁFICO DE AERONAVES EN LOS AEROPUERTOS CANARIOS (Total entradas + salidas) 1967

Total movimiento	48.178
Total transporte	46.936
Internacional	11.382
Interior	35.554
Otras clases de tráfico	1.242

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.

TRÁFICO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS CANARIOS

	1964	1967
Internacional	201.904	615.216
Interior	739.082	1.127.185
Total	940.986	1.742.401

MOVIMIENTO DEL AEROPUERTO DE LAS PALMAS Mercancías (Kgrs.)

	1964	1965	1966	1967	% aumento interanual
— Entradas	929.031	1.264.360	2.133.981	2.809.741	+ 202,43
— Salidas	2.096.845	2.436.694	3.696.731	4.104.493	+ 95,74

Fuente: Jefatura del Aeropuerto.



Los medios de comunicación

La inexistencia de ferrocarriles y de transporte marítimo costero, de cabotaje, unido a la reducida dimensión relativa de las islas, con distancias máximas de transporte del orden de 80/100 kilómetros, y medias de 30/50 kilómetros, ha conducido a un gran y exclusivo desarrollo del transporte mecánico por carretera en cada isla.

Concretamente, a partir de la última década, se ha alcanzado un alto nivel de motorización en las islas—mayor, como es natural, en las dos capitales de provincia—, como consecuencia directa del crecimiento y desarrollo económico. La estructura económica insular actual no sólo precisa de un transporte altamente desarrollado, sino que, además, actúa de motor su continuo crecimiento.

El constante desarrollo de los sectores de la Construcción y de los Servicios, disparados por el movimiento turístico, ha presentado recientemente una demanda insistente del transporte de personas y de mercancías. Junto a ello, las concentraciones humanas en las capitales importantes, por variados motivos (laborales, estudios, distracciones, compras, etc.), junto con una auténtica revolución mental en la sociedad de las islas, ha causado una alta demanda permanente de transportes de viajeros.

Si a ello se une el tradicional movimiento de productos, mercancías y personas generado por los puertos y aeropuertos, hacen ocioso destacar más la importancia capital del transporte mecánico por carretera en las islas.

La red viaria

Todas las islas, por su conformación geográfica, tienen una red viaria fundamental que conduce al Centro, al Sur y al Norte de cada una de ellas: una, como carretera dorsal, que va al centro de la isla, y otras que flanquean la misma, bordeándola, hasta unirse de nuevo, en el punto en que convergen una y otra.

Junto a las carreteras principales, a cargo del Estado, en las islas principales los Cabildos insulares de cada una de las islas han realizado y están realizando una encomiable labor de incremento y adecuación de los caminos vecinales, de manera tal que se tiende, cada año, a no permitir la incomunicación de ningún lugar poblado por muy alejado que esté de las principales ciudades de la isla. Así, al tiempo que se permite la inmediata comunicación, se facilita extraordinariamente la salida de productos agrícolas más alejados y se colocan los más recónditos lugares del más apartado rincón de las islas al alcance del turista extranjero, nacional o incluso insular, que remiso a conocer aquellos parajes a los que no tiene fácil acceso, en cambio se halla dispuesto a visitarlos si el automóvil puede desplazarse hasta ellos.

Pese a lo expuesto, la red viaria del archipiélago, con el incremento extraordinario del tráfico, utilizado solamente el automóvil—como se sabe exclusivo medio de locomoción—se encuentra, en estos momentos, extraordinariamente congestionada, y es de esperar que el esfuerzo



de la Administración Central, en los próximos años, permita realizar cuanto es imprescindible en este sector como infraestructura indispensable para a la industria, el comercio y el turismo.

El transporte público de viajeros y de mercancías está, asimismo, atravesando un momento delicado en su ordenación, hasta el extremo de que ha sido uno de los sectores de actividad laboral en

el que han sido más frecuentes y difíciles los conflictos. Profesionalizar el transporte, lograr el cooperativismo en el mismo, crear empresas de dimensiones adecuadas para su explotación racional, la necesidad urgente de un plan general de transportes son, según dicen los expertos del ramo, algunos de los fines más importantes a conseguir en el sector.

PARQUE TOTAL DE VEHÍCULOS EN TODA LA REGIÓN CANARIA (1967)

Camiones	25.616
Autobuses	1.719
Turismos	48.824
Motocicletas	7.725

Fuente: Comisión de Canarias del II Plan de Desarrollo.

CARRETERAS EN LA PROVINCIA DE LAS PALMAS

1967 (Kilómetros)

ISLA	Tipo carretera	Macadam	Asfáltico	Hormigón asfáltico	TOTAL
GRAN CANARIA	carreteras comarcales	53,562	343,406	1,269	398,237
GRAN CANARIA	carreteras locales	19,424	127,453	—	146,877
TOTAL		72,986	470,859	1,269	545,114
FUERTEVENTURA	carreteras locales	31,093	64,000	—	95,093
LANZAROTE	carreteras locales	7,304	104,224	—	111,528
TOTAL PROVINCIAL		111,383	639,083	1,269	751,735

Fuente: Jefatura de Obras Públicas.

EL TURISMO

Todos los habitantes del archipiélago canario son plenamente conscientes de que durante los últimos doce años, aproximadamente, se ha producido un hecho que ha transformado la vida de las islas impulsando su desarrollo económico: el Turismo.

También se dan perfecta cuenta de que el fenómeno turístico no sólo ha influido en la creación de empresas directamente relacionadas con la captación, traida, alojamiento y estancia de nuestros visitantes, es decir, de las estrictamente turísticas, sino que además ha potenciado y dado vida a una serie de industrias íntimamente dependientes de la existencia de aquéllas, tales como la construcción, la artesanía, el comercio, etcétera.

A tratar de examinar de modo superficial y general las causas determinantes del hecho señalado, así como de las condiciones naturales y humanas que han propiciado en Canarias la aparición y creciente desarrollo del turismo, van examinadas las siguientes consideraciones:

I. Condiciones generales que han dado lugar al fenómeno turístico

Sin profundizar demasiado en el concepto de turista y aceptando la definición que considera como tal a las personas que salen de su lugar de residencia habitual por razones ajenas a su trabajo, podemos observar que la aparición del turismo, como fenómeno de masas y no circunscrito a una clase social privilegiada, coincide con el desarrollo industrial, que produjo un notable incremento en el nivel de vida de los pueblos.

A mayor nivel de vida se correspondía un mayor número de días de descanso y, con ello, la aparición del «ocio» y consiguiente necesidad de encauzar el mismo.

El desarrollo tecnológico moderno y la aparición de nuevas necesidades, creadas por la sociedad de consumo, han ido configurando la vida actual a un ritmo cada vez más rápido y agobiante, produciendo en el hombre un estado de ánimo tal, que le hace necesitar una válvula de escape que le alivie de la presión que, para él, supone su cotidiana actividad.

Si a ello unimos la aparición de empresas exclusivamente dedicadas a la atención de las diferentes necesidades que genera el movimiento turístico (transportes, agentes de viajes, hoteleros) que animan ese movimiento, tendremos una visión general del clima que ha ido haciendo posible este importante hecho social de nuestro tiempo.

No es ajeno tampoco al tema el increíble desenvolvimiento de la industria aeronáutica que, en pocos años, ha ido pasando del tradicional avión de motores de pistón a los modernísimos reactores supersónicos; cambios que se han producido en muy pocos años y que, para las grandes Compañías, ha significado una verdadera carrera de modernización de su material que evitase quedar rezagadas respecto de sus competidoras, con el resultado evidente de tener que prescindir—en sus líneas regulares—de aparatos aún no amortizados del todo.

Este último hecho ha dado como resultado la fundación de empresas filia-

les para vuelos *charters*, no sujetos, por otro lado, a las tarifas impuestas, con carácter obligatorio y para todas las Compañías regulares, por los organismos internacionales.

Pues bien, la necesidad de que ese material todavía sin amortizar del todo y en perfecto estado siga utilizándose, impone la continuidad de los transportes de viajeros de unos países a otros o de unos lugares a otros dentro del propio país, para lo que se establecen unos precios muy favorables y notoriamente inferiores a los de las líneas regulares para esos mismos trayectos.

La cadena empieza ahí, para seguir con la exigencia de que haya unas empresas que se encarguen de la promoción de esos vuelos y el ofrecimiento a las personas (predispuestas de antemano, según indicamos) de unos viajes atractivos a lugares distintos de los habituales,

becimientos hoteleros, extrahoteleros, restaurantes y demás empresas turísticas relacionadas con el fenómeno.

II. Condiciones especiales de las Islas Canarias

Siendo el turismo, como hemos visto, un necesario descanso ante los agobios de la vida moderna, es lógico que la gente busque un lugar de clima bonancible y que se diferencie en algo del panorama en que se desarrolla su vida normal.

Ello nos hace pensar que la primera de las condiciones que han hecho de Canarias un lugar turístico es, precisamente, el clima.

Si bien por su situación geográfica—entre los paralelos 27° 37' y 29° 25' de latitud Norte y de los 13° 20' a los 18° 10' de longitud Oeste, del meridiano de Greenwich—la temperatura de Canarias debería ser más extrema (pues está a unos cuatro grados del trópico de



donde se necesitan, a su vez, establecimientos adecuados para su alojamiento y para su distracción.

En definitiva, se explica así la tendencia, ya irreversible, del hombre al descanso turístico, la creación de unos intereses financieros muy importantes por parte de los constructores de aeronaves, la existencia de las agencias de viajes y, por último, la construcción de esta-

Cáncer, que es el paralelo que pasa por La Habana), sin embargo, por estar colocado el archipiélago en medio de la «Gulf Stream», en la línea de los vientos alisios, la realidad es el disfrute de una temperatura realmente primaveral a lo largo de todo el año, sin grandes oscilaciones termométricas, como puede comprobarse con el cuadro que a continuación se inserta:

CUADRO CLIMATOLÓGICO

	En.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ag.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.	AÑO
Temperatura media °C	17,8	17,9	18,5	19,3	20,4	22,0	23,6	24,2	24,0	23,5	21,5	18,8	21,7
Humedad %	67	67	66	64	63	62	59	60	65	68	69	67	65
Días de niebla	2	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	2	7
Días despejados	6	6	6	8	7	8	11	12	9	6	3	4	86
Días soleados	18	16	20	18	18	16	13	12	17	18	17	16	199
Días de lluvia	7,5	6,0	4,9	4	2	1	1	2	6	10	9	54	

La segunda premisa de nuestro atractivo turístico la constituye el hecho de que en los meses invernales, cuando en Europa se dan temperaturas bajo cero y la nieve impide, prácticamente, la vida al aire libre, en Canarias el termómetro oscila entre los 18 y los 22 grados de media y el sol luce diariamente, permitiendo la asistencia a las playas en que tan ricas son las islas.

El tercer hecho determinante del lanzamiento turístico de Canarias, lo constituye, sin duda, la aparición del vuelo *charter*, a que ya nos hemos referido, que sitúa el archipiélago a sólo 4 ó 5 horas de los países europeos más alejados (Escandinavia, Alemania, Inglaterra, etc.) y permite, por su reducido coste, poner Canarias al alcance de la gran masa turística, de la que cada año nos vemos tan favorecidos.

III. Evolución del turismo en Canarias

Aun cuando la aparición del fenómeno turístico en Canarias puede comprobarse desde primeros de siglo—baste recordar la colonia inglesa que se aglutinaba en el Puerto de la Cruz o la incipiente corriente que afluye a Las Palmas de Gran Canaria en los buques británicos que tocaban en el Puerto de La Luz—, sin embargo, a la escala masiva a que hemos hecho alusión, como hecho moderno, podemos situar en la década de los 60 la iniciación del verdadero desarrollo turístico de las Islas Canarias.

Para comprobar la ascendente trayectoria de dicho desarrollo, a continuación se reseñan, referidos a una de las provincias canarias, la de Las Palmas, los datos de los turistas alojados en establecimientos turísticos en los diferentes años:

Los meses de mayor afluencia de turistas, que al iniciarse la corriente turística a Canarias, eran de octubre a febrero, han ido sufriendo una pequeña traslación para ser ahora de noviembre a abril, con un pequeño descenso en los meses veraniegos, especialmente en mayo y junio, aun cuando se nota una paulatina desaparición de la estacionalidad, es decir, del hecho de haber mucho turismo en ciertos meses y luego ninguno en otros, no sólo a causa de la diversificación de la demanda (son cada vez más variadas las naciones que suministran el turismo a Canarias), sino también por el espectacular aumento que se puede apreciar en el turismo nacional, que entre los años 1965 y 1970, pasó de los 50.000 a los 100.000 turistas.

Por lo que respecta a las nacionalidades de nuestros visitantes, y continuando



Un cuarto aspecto, tan importante como los anteriores, es el de la diversidad paisajística del archipiélago, no sólo entre las islas en sí (el verdor de San Miguel de La Palma, la impresionante aridez volcánica de Lanzarote, el aspecto abrupto y montañoso del Hierro, las planicies y suaves vaguadas de Fuerteventura), sino incluso en el interior de cada una de ellas (los fértiles valles de Tenerife en contraste con el gigantesco Teide, de nieves perpetuas; las inmensas playas de Gran Canaria, en contraste con las montañas del centro de la isla y la frondosidad tropical del valle de Agaete, que han hecho que se la llame «continente en miniatura»).

Y como denominador común, siguiendo la tónica nacional, unos precios realmente asequibles para el nivel medio del turismo internacional.

Años	Número de turistas	% de aumento
1960. . . .	46.232	—
1961. . . .	58.196	25,87
1962. . . .	73.224	25,82
1963. . . .	100.567	37,34
1964. . . .	137.475	37,00
1965. . . .	191.663	39,41
1966. . . .	243.145	26,86
1967. . . .	295.142	21,40
1968. . . .	345.746	17,15
1969. . . .	402.072	16,29
1970. . . .	500.000	23,88
1971. . . .	636.647	28,50

la referencia a la provincia de Las Palmas, se ha observado que el turismo procedente de Inglaterra, fue superado, a principios de la década de los 60, por el suministrado por los países nórdicos, especialmente Suecia, aunque a partir del año 1969 se ha ido notando un espectacular aumento del turismo germánico, que ya en 1967 supuso una cifra de 16.000 personas, aproximadamente, en 1970 superó las 77.000, y en 1971 esta última cifra fue alcanzada sólo en el primer trimestre.

Para poder albergar a todo ese contingente humano ha sido preciso, lógicamente, ir aumentando la capacidad receptiva de las islas, para lo que la iniciativa privada, con el apoyo oficial que suponen los créditos hoteleros, ha ido creando un equipo hotelero que queda reflejado en el siguiente cuadro:

Año	Plazas
1960	1.707
1961	2.487
1962	2.935
1963	4.417
1964	5.580
1965	8.190
1966	10.346
1967 (empiezan a contabilizarse los alojamientos extra-hoteleros)	20.002
1968	22.895
1969	26.500
1970	41.312
1971	52.000

Las anteriores cantidades están referidas a la provincia de Las Palmas, pero puede asegurarse que las de la provincia de Santa Cruz de Tenerife son similares a ellas.

No es, pues, aventurado afirmar que en Canarias se cuenta con un modernísimo equipo hotelero con más de 100.000 plazas de capacidad receptiva, al que han afilido, durante el pasado año de 1971, cerca de un millón de turistas y que, por ahora, las perspectivas de crecimiento del sector son óptimas no sólo por la permanencia de las condiciones vitales que han producido, en general, el fenómeno turístico, sino también por las inalterables circunstancias geográficas y meteorológicas que adornan al archipiélago.

IV. Situación actual

Desde el punto de vista de las realidades a que nos hemos referido, es indudable que las islas han iniciado decididamente su desarrollo turístico, logrando una serie de establecimientos hoteleros y extra-hoteleros de las más diversas categorías, donde alojar a los turistas que afluyen principalmente de los países europeos.

Se complementan dichos alojamientos con otros establecimientos indispensables: restaurantes, cafeterías, salas de fiesta, espectáculos, etc., de los que existen una variada gama.

Se han promocionado zonas de las islas que hoy son una tangible realidad, tales como el Puerto de la Cruz, que de pequeño pueblo de pescadores del Norte de la isla de Tenerife, con unos escasos 15.000 habitantes, se ha convertido en centro turístico de primer orden, con magníficos hoteles y una afluencia masiva de visitantes; la zona Sur de la isla de Gran Canaria, donde se desarrollan las urbanizaciones de «Maspalomas, Costa Canaria, Patalavaca y Puerto Rico, con más de 30.000 plazas de capacidad receptiva; se ha iniciado el despegue turístico de Lanzarote y La Palma y se empieza a pensar seriamente en las restantes islas de Gomera, Hierro y Fuerteventura.

A la vista de todo ello, cabe pensar que de las posibilidades turísticas de Canarias sólo se han explotado hasta ahora un 20 % y, en los años venideros, queda la tarea, ya comenzada, de poner a disposición de nuestros visitantes lugares tan atractivos como los paisajes de Lanzarote y La Palma, las extraordinarias playas de Fuerteventura y las inéditas bellezas de la Gomera y el Hierro, además, claro está, de terminar el

EVOLUCIÓN DEL TURISMO EN LA REGIÓN

	1964		1965		1966		1967	
	N.º de personas	% sobre total	N.º de personas	% sobre total	N.º de personas	% sobre total	N.º de personas	% sobre total
Las Palmas	137.475	60,3	191.663	60,4	243.109	60,3	274.552	59,2
Tenerife	90.160	39,7	125.777	39,6	160.000 (1)	39,7	189.356	40,8
Región	227.635	100,0	317.440	100,0	403.109	100,0	463.908	100,0

(1) Estimaciones.

Fuente: C. I. E. S.

desarrollo turístico de las islas principales de Tenerife y Gran Canaria.

Por lo que respecta a las vías de comunicación, se han incluido como objetivos del III Plan de Desarrollo Económico y Social una serie de obras que completarán la red actual, mejorándola en aquellos trayectos más utilizados por nuestros visitantes (autopista del Norte de Tenerife, autopista Las Palmas de Gran Canaria-Maspalomas, carretera de Jandía, etc.), habiéndose aprobado recientemente por el Gobierno de la nación un amplísimo plan que dejará prácticamente solucionado este problema.

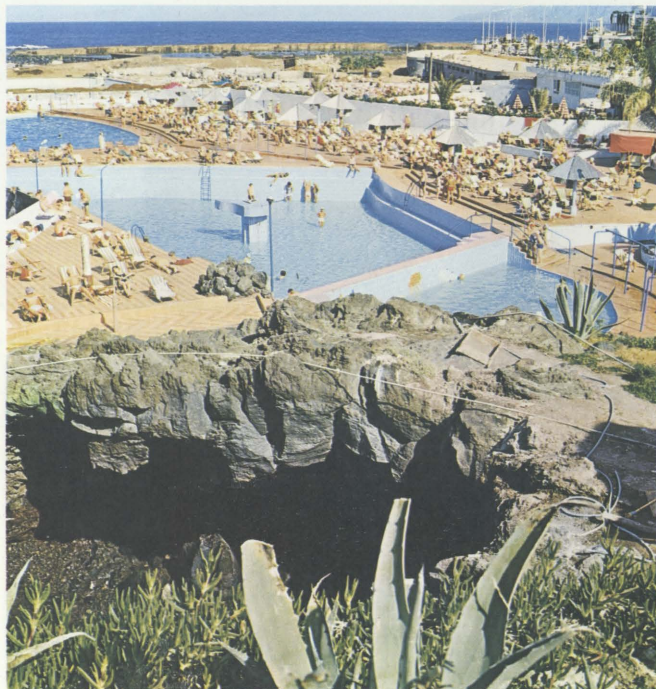
En los restantes requisitos infraestructurales también se están arbitrando las medidas pertinentes, mediante la instalación de potabilizadoras, estaciones depuradoras de aguas residuales, etc.

Es, no obstante, denominador común sobre estas cuestiones el que, al produ-

cirse más rápidamente el aumento de nuestros visitantes que la solución de estos problemas, haya normalmente un desfase que produce no pocos inconvenientes; para obviar los cuales el Ministerio de Información y Turismo exige, previamente a la concesión de autorizaciones para la construcción de hoteles, grupos de apartamentos, etc., el que estén perfectamente solucionados todos los requisitos de infraestructura a que nos hemos referido.

Para llegar a ello es preciso que, estudiando los defectos que han ido aflorando durante este corto espacio de tiempo, tratar de solucionarlos y no frenar nuestro desarrollo turístico.

Estos defectos podemos dividirlos en dos grandes grupos: los que se refieren a condiciones «materiales» y los que dependen más directamente del elemento «humano».



TURISTAS ALOJADOS EN LOS ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS DE LA ISLA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, DURANTE LOS AÑOS

	1967	1968	1969	1970	1971
Españoles	17.892	42.776	58.791	56.849	82.010
Alemania	51.068	36.778	45.772	64.644	99.314
Austria	3.663	4.152	4.304	5.914	3.462
Bélgica	6.889	4.621	4.531	5.334	11.110
Dinamarca	8.989	13.807	14.307	16.883	22.886
Finlandia	6.072	4.070	5.704	7.170	10.778
Francia	13.105	10.412	11.062	12.046	14.121
Holanda	6.102	4.287	5.486	6.900	7.807
Inglaterra	34.710	36.401	47.128	56.481	79.760
Italia	4.550	5.332	5.981	6.104	6.320
Noruega	618	2.858	5.892	6.384	6.446
Portugal	—	712	563	442	939
Suecia	13.507	16.224	22.272	27.311	30.031
Suiza	8.636	4.930	6.674	7.032	5.735
Otras naciones europeas	130	188	99	271	683
TOTAL EUROPEOS	179.304	187.548	238.566	222.916	298.792
Argentina	107	180	123	170	312
Brasil	43	31	—	32	118
Canadá	1.823	1.486	1.658	2.262	3.937
Cuba	167	156	90	272	500
Estados Unidos	5.992	5.096	6.334	7.107	7.372
Venezuela	986	668	1.453	1.049	1.801
Otras naciones americanas	122	77	3	92	300
TOTAL AMERICANOS	9.240	7.894	9.661	10.984	12.060
India	302	224	300	390	500
Japón	—	137	95	245	350
Libano	64	56	5	3	10
Persia	7	2	—	—	5
Otras naciones asiáticas	78	62	—	55	185
TOTAL ASIÁTICOS	451	481	400	693	1.050
Marruecos	361	268	386	484	800
Otras naciones africanas	—	—	—	18	30
TOTAL AFRICANOS	361	268	386	502	830
TOTAL OCEÁNICOS	—	—	—	46	70
APÁTRIDAS	—	—	—	8	20
TOTAL GENERAL	189.356	196.191	249.013	291.998	397.712

COMPARACIÓN ENTRE ÍNDICES DE CRECIMIENTO TURÍSTICO NACIONAL Y REGIONAL BASE 1962 = 100

	1963	1964	1965	1966	1967
España (1)	124	164	173	226	231
Canarias	144	198	276	351	404

(1) Para España contabilizamos a todos los extranjeros entrados provistos de pasaporte. (I. N. E.)

Fuente: C. I. E. S.

Dentro de los primeros—y en rápido repaso—se incluyen las deficientes vías de comunicación, los servicios de energía eléctrica, suministros de agua potable, eliminación de basuras y de aguas residuales, servicio telefónico, telegráfico y de correos, etc. Básicamente se les denomina requisitos de infraestructura y tienen una capital importancia para la consolidación e incremento de nuestro turismo.

En cuanto a los defectos «humanos» que se han ido detectando, unos hacen mención a la comunidad, a los habitantes del archipiélago, mientras que otros es-

tán referidos a la formación profesional.

Los primeros se producen por una falta de conciencia turística en todos cuantos vivimos en Canarias y que se manifiesta desde la aplicación a nuestros visitantes de precios notablemente más elevados que los normales, pasando por la descortesía en el trato de las personas que se relacionan más directamente con aquellos y terminando por los intentos de estafas o ataques personales a los turistas.

Los segundos, la falta de formación profesional, puede dar al traste con todo el ingente esfuerzo que se haga, tanto

en la captación del turismo nacional e internacional como en la construcción de cada vez más completos hoteles, restaurantes, etc., pues son las personas que están en contacto directo con nuestros visitantes quienes con su competencia o incompetencia dan una imagen a aquéllos acerca de lo que son las Islas Canarias.



Para evitar esas consecuencias desfavorables y para atender a las nuevas necesidades de personal bien preparado, existen una serie de instituciones y empresas (Escuelas de Hostelería, Escuelas de Turismo, Cursos impartidos por el PPO del Ministerio del Trabajo) que si bien no son lo numerosas que demanda nuestro crecimiento vertiginoso, sí significan una gran ayuda para poner a disposición de los actuales establecimientos unos profesionales eficientes.

V. Incidencia en la economía canaria del fenómeno turístico

Para una región como la canaria, de limitados medios de desarrollo económico, el turismo ha significado, en estos últimos tiempos, la base de su equilibrio económico. Baste observar que los ingresos por turismo han sido, aproximadamente, la suma de los provenientes de la agricultura y de la industria; que la población trabajadora se emplea en los sectores relacionados ya directamente (hoteles, restaurantes, agencias de viajes, etc.), ya indirectamente con las industrias turísticas (principalmente con la construcción); que ante la crisis mundial de la agricultura, otro de los pilares de la economía isleña, y la inexistencia de industrias (salvo algunas excepciones derivadas de la pesca y del tabaco), es el sector servicios el que ha salvado, hasta el momento, la situación de pleno empleo que disfruta Canarias, etc.

La importancia, pues, que por ahora tiene el turismo para la vida canaria, hace que se deba defender por todos los medios su desarrollo y perfeccionamiento, dándole—a todos los niveles—un trato preferente a todo cuanto se relacione con dicho fenómeno.

Con ello no se quiere decir que sea deseable, para Canarias, el que sea el

sector servicios el que soporte el crecimiento económico del archipiélago (y buena prueba de ello son los esfuerzos que se hacen para la industrialización de Canarias), pero sí que, mientras no llegue el momento de que sean otros sectores los que propicien y sostengan la vida de las islas, es preciso dar al turismo la importancia que tiene y hacer que todos los isleños tengan conciencia de ello, para que, desde todos los estamentos, se cuiden los mil variados aspectos del desarrollo turístico.

En cuanto a las cifras que demuestran la importancia económica del turismo, ya se contienen en otros capítulos de estos trabajos, si bien, por el patante del problema, puede decirse que cuantos habitamos estas tierras podemos comprobar diariamente el fenómeno.

Dejando aparte el efecto multiplicador del turismo, del que ya hemos hablado—y que consiste en el hecho de que se benefician del mismo no sólo aquellos directamente relacionados con la industria hotelera, extrahotelera, etc., sino además aquellas otras actividades colaterales, tales como la construcción, la artesanía, la misma agricultura, etc.—, y recordando la capital importancia que aquél tiene para el mantenimiento de un espectacular nivel de empleo, nos vamos a referir someramente a uno de los hechos que están dando lugar a mayores controversias: las inversiones de capital extranjero.

Es indudable que desde un punto de vista ideal, lo deseable es que todos los beneficios que genere el turismo queden en las islas. También es notorio que en las islas, por la descapitalización que ponen de relieve todos los estudios económicos que sobre ellas se hace, no se dispone de los capitales necesarios para atender a las cuantiosas e indispensables inversiones que exige la industria turística.

Este último hecho, por una parte, y las ventajas otorgadas por algunos países europeos a sus capitalistas para las inversiones que efectúan en países en vías de desarrollo, han dado como resultado el que, en la última década, se hayan dado numerosas inversiones de capital foráneo en las Islas Canarias.

Una reciente estadística puso de relieve que la inversión extranjera total (es decir, establecimientos realizados totalmente con capital extranjero), supone un 12% aproximadamente del equipo hotelero y extrahotelero actual.

Aparte de las consideraciones económicas que ello pueda sugerir, el tema ofrece también algunos puntos favorables.

En primer lugar, el que posiblemente no se hubieran hecho tales establecimientos, con la disminución paralela de puestos de trabajo y la no absorción de aquellas actividades conexas (suministros, entre otras) que generan aquéllos.

En segundo término, la creación de intereses económicos a las empresas extranjeras suele garantizar una corriente turística hacia las islas, que produce tanto unos beneficios directos (los ya apuntados) como indirectos: la propaganda viva que hacen luego quienes nos visitan.

VI. Futuro

Con el margen de error que todo pronóstico siempre lleva consigo, puede afirmarse que el desarrollo turístico de Canarias seguirá su acelerada marcha, siempre que, manteniéndose las actuales circunstancias en el mundo, se consiga, en primer término, adecuar la infraestructura de las islas (vías de comunicación, servicios de agua potable, eliminación de aguas residuales, enlaces telefónicos, etc.), extremo que, al parecer, va a ser impulsado decididamente por el Gobierno, según los acuerdos que se han publicado recientemente.

En segundo lugar, si se logra crear, o mejor dicho, ampliar esa «conciencia turística» a que hemos hecho referencia y sin la cual todas las construcciones, planes de promoción, etc., serían inútiles.

En tercer término, si se logra preservar el paisaje y el medio ambiente, manteniendo nuestras peculiaridades arquitectónicas, especialmente en nuestros campos, pues los turistas quieren encontrarse en los lugares que visitan panoramas distintos de los suyos y una naturaleza no estropeada por la mano del hombre.

VII. Conclusiones

Es necesario, ante todo, dejar sentado que el turismo no es un fenómeno pasajero, una moda, que puede desaparecer en cualquier momento o, por lo que respecta a Canarias, desviarse hacia otros lugares.

El turismo es un fenómeno irreversible, consustancial con la vida moderna,

cuya permanencia está condicionada por la cada vez mayor presión de la actividad del hombre y en relación muy directa con el desarrollo económico de los pueblos.

Pensar de otra forma sería como imaginar, por ejemplo, que el hombre vaya a volver a utilizar la radio de galena en lugar de aprovechar los insospechados adelantos de la técnica radiodifusora.

Basados en esta premisa, y a modo de resumen, se considera necesario lo siguiente:

1. Crear una conciencia turística a todos los niveles y sectores de la vida canaria.

2. Realizar actividades de promoción exterior, buscando la diversificación de la demanda, para evitar los peligros que se deducen de depender de la clientela que suministren uno o dos países.

3. Crear intereses entre las grandes empresas internacionales que dirigen los negocios turísticos, a fin de garantizar unas corrientes turísticas importantes hacia las islas.

4. Que se incremente el apoyo oficial, ya sea mediante la concesión de créditos de todo tipo, como mediante exenciones fiscales en determinados casos.

5. Que los planes existentes para el mejoramiento de la infraestructura de las islas, sean aplicados con la urgencia que demanda su rápido crecimiento.

6. Adecuar, tanto en cantidad como en intensidad, los planes de formación profesional.

7. En definitiva, que haya una coordinación indispensable entre los diversos organismos que intervienen en materias relacionadas con el fenómeno turístico.





déjese llevar
a la alegría...

Sumérjase en el alegre mundo
del **nuevo VENCEDOR**.
Joven, suave, fresco...
con todo cuanto usted esperaba
de un cigarrillo.

nuevo

Vencedor

EXTRA CON FILTRO



EUFEMIANO FUENTES
FABRICA DE TABACOS