

# *El Turismo en Las Palmas a través de la revista «Isla» (1946-1969): Del trasatlántico al chárter*

MÍCHEL JORGE MILLARES

La revista *Isla* representa la colección más importante de prensa escrita especializada sobre turismo de Canarias y España en la etapa que discurre entre 1945 y 1970. Esta publicación sobrevivió a lo largo de casi 25 años, con irregular periodicidad, coincidiendo con el periodo de tiempo que discurre desde la época en que los turistas llegaban a Gran Canaria a bordo de los cruceros marítimos, una vez acabada la Segunda Guerra Mundial, y cumple su periplo con la aparición del turismo de masas a causa de la implantación de los vuelos chárter.

Las dos etapas quedan perfectamente reflejadas en la revista, tanto en los contenidos de sus artículos y fotografías como en la propia relación y motivaciones de los propios anunciantes. Durante el periodo dominado por la comunicación marítima, encontramos a través de las páginas de *Isla* una economía basada en el sector agrícola de exportación, este a su vez muy vinculado al desarrollo del puerto de La Luz. Cuando se produce el 'boom' de los vuelos chárter el turismo desplaza al sector primario en la economía local y comienzan a apuntarse los problemas derivados de este desarrollo: abandono de cultivos por la mano de obra y sobre explotación de los recursos hidráulicos. Otro aspecto a destacar de esta publicación a lo largo de casi toda su historia es que, fruto de la influencia de Néstor, se mantiene una línea de colaboraciones y artículos acerca de aspectos relacionados con el tipismo, la arquitectura, el folclore, la cultura, la arqueología, el paisaje, la flora...

La revista ISLA fue fundada, editada, sostenida y difundida por el Centro de Iniciativas y Turismo de Gran Canaria (cit), por lo que la vida de este organismo es de importancia capital para poder comprender la historia de la

publicación. Es inevitable realizar una síntesis de la historia del CIT intentando reflejar aquellos acontecimientos singulares en la historia de dicha entidad, sus planteamientos sobre infraestructuras y el modelo de desarrollo turístico al que aspiraban.

Previo a la constitución del CIT, cabe reseñar un editorial publicado en el periódico *La Provincia* (el once de agosto de 1928), sugiriendo la constitución de un comité de turismo, con participación de todas aquellas empresas relacionadas con el transporte o la hostelería. En 1928 se constituyó el Patronato Provincial de Turismo y en 1931 la Junta del Turismo. Pero es a través de Domingo Doreste (Fray Lesco) y los hermanos Néstor y Miguel Martín Fernández de la Torre, junto a otros, cuando los proyectos toman forma en el Sindicato de Iniciativas y Turismo, creado a semejanza del existente en Palma de Mallorca.

Sólo dos años transcurrieron desde la fundación del Sindicato de Iniciativas y el inicio de la Guerra Civil española. En este periodo de tiempo y hasta el año 38 se frustran los planes de Néstor, si bien quedó plasmado su proyecto en numerosos bocetos, estudios, diseños y cartas, así como en intervenciones en Radio Las Palmas y en todos los medios de comunicación a su alcance. Pero, sobre todo, Néstor consiguió numerosos adeptos y produjo una reacción ciudadana favorable a sus tesis. Además, su familia velaría por mantener el patrimonio cultural del ilustre grancanario.

Pero a esta muerte habrá que sumar otra también trascendental. El 14 de febrero de 1940 falleció el Vocal del SIT, Domingo Doreste 'Fray Lesco' que «desde la constitución del Sindicato prestó siempre el prestigio de su nombre y la valía de su pluma al servicio de Gran Canaria»<sup>1</sup>. Entre sus actuaciones cabe destacar la participación en el centenario de la muerte del imaginero Luján Pérez, asimismo, fue director del periódico 'La Mañana' y de la Escuela Luján Pérez.

Como indicamos, el 26 de julio de 1934 fue fundado el Sindicato de Iniciativas y Turismo, marcado en sus orígenes por la apabullante personalidad e inquietudes de Néstor, tras su fallecimiento y durante una larga etapa sus miembros intentarán mantener las directrices estéticas y culturales esbozadas y comenzadas por él. Sin embargo, con el paso de los años y los cambios en los hábitos turísticos, el CIT va despojándose de estos planteamientos y saliendo al paso de una realidad que adquiere dimensiones extraordinarias y en la que el poder de la convicción o la buena voluntad queda relegado o totalmente desplazado.

El polifacético Néstor Martín Fernández de la Torre (Las Palmas de Gran Canaria, 1887-1938), se anticipó en el tiempo a lo que sería el desarrollo turístico de la isla. El artista creó un estilo que fue asumido y divulgado en una

---

<sup>1</sup> Vicente Hernández, «El Centro de iniciativas y turismo». Real Sociedad Económica de Amigos del País. Las Palmas de Gran Canaria, 1995.

ola que invadió diversos aspectos de la vida local. Néstor, junto a otros entre los que destaca Fray Lesco, concibió el futuro de progreso de Gran Canaria como tierra de turismo pero con una identidad cultural inseparable de ese modelo: el pasado prehispánico, los contrastes paisajísticos, las diversas formas arquitectónicas, el folclore y la artesanía, las playas, las tradiciones religiosas, la soledad y la paz de los rincones de la isla... A todas estas cosas se refirió y les dio un toque particular y diferenciador. Para llevar a cabo esa 'reconstrucción de lo canario' trabajó en centenares de bocetos, diseños y proyectos, pero la Guerra Civil coincidió con su prematuro fallecimiento y la línea maestra de su propuesta del modelo de desarrollo arquitectónico, urbanístico y cultural quedó truncada.

Pedro Almeida Cabrera recuerda en su obra «Néstor: tipismo y regionalismo», cómo el artista critica —en 1928— que «la imagen del Archipiélago era y sigue siendo el Valle de la Orotava con el Teide al fondo». De ahí que Néstor realizara para las exposiciones de Barcelona (1928) y Sevilla (1929) carteles y una guía turística de Gran Canaria como un destino turístico diferenciado de aquellos tópicos. 'Visiones de Gran Canaria' es el fruto de este trabajo y de esta etapa del artista, la cual describe como una manera de evadirse de la Gran Canaria real, «en las que en un sentido humorístico representaba al país no como es sino como debía ser. Nunca quise exponerlas, porque comprendí que el mayor mal que podía hacer a mi país era representarlo con una personalidad definida y con carácter propio que en realidad no se vería confirmado luego por quien, ante aquellos cuadros, sintiera el comeción de visitarlo».

El ministro Rafael Guerra del Río encarga a Néstor que realice el cortejo regional canario para el desfile conmemorativo del aniversario de la República en Madrid. Fruto de ese trabajo, desde Tenerife se lanzaron duras críticas contra la propuesta del artista, reflejadas por Néstor Álamo en un comentario sobre el origen de la descalificación que sentencia: «No te perdonarán que lleves siete camellos y que dejes atrás toda la nieve del Teide y las reglamentarias buganvillas y todos esos ángulos de acuarela inglesa menopáusica que venden por los "magasines" de Europa recordando a las Hespérides. Y, sobre todo esos camellos que sobren, esos camellos que no elegirás para tu concepción formarán un bloque de enemigos rotundos. Porque ellos dicen: ¿pero señor, por qué esta postergación si yo soy tan camello como fulano?». Pero el cortejo fue un éxito y a él contribuyó en gran manera la Juventud Republicana de Tenerife, cuya presencia fue exigida por el artista, y elogiada al señalar que "vistió y bailó, su aportación al acto en forma única y esto conviene decirlo aquí, a gritos, a los canarios de Gran Canaria que han abandonado todo, todo su fondo folclórico como un fardo inútil".

Néstor consiguió mover las inquietudes de los grancanarios y así se hará el Sindicato de Iniciativas y Turismo, en el que se le nombra miembro de la Junta Directiva en la junta constituyente. En un acta de 1934 figura un acuer-

do que textualmente dice: «el Sr. Martín de la Torre explica sus proyectos e iniciativas en relación con el tipismo, acordándose por unanimidad prestarle el más caluroso apoyo y decidida colaboración». De esta intervención, José Mateo Díaz realizó una serie de artículos en 'El Diario de Las Palmas' con el título 'Esquema histórico del Turismo en Gran Canaria' escribiendo que «en el extenso programa que expuso en aquella reunión, con más de dos horas de duración, nuestro gran pintor, estaban contenidas una serie de ideas que en gran parte se han llevado a la realidad y hoy son familiares para todos los isleños, pero entonces se albergaban sólo en la imaginación de aquel hombre extraordinario, con su inmenso amor a su tierra natal».

Pedro Almeida destaca que «es indiscutible que Néstor despertó también a la propia burguesía de su aletargada cultura de salón para integrarla en la alegría y el colorido de lo popular, en el conocimiento de la isla que repercutió como nuevo tema en la fotografía». Es este aspecto el que queda mejor reflejado en la revista ISLA, sobre todo en la etapa que va desde el año 1945 hasta 1962, fecha en que comienza a desaparecer el 'espíritu' de Néstor por un sentido más desarrollista y tecnocrático de todo lo relacionado con el turismo. Tras siete años de exaltación del crecimiento ilimitado, el propio CIT reacciona y reclama una defensa de lo canario frente a lo foráneo y del paisaje frente a la especulación.

Antes del CIT existió la Sociedad Fomento y Turismo, con participación de los notables de la época. Asimismo, coincidiendo con un ambiente a favor del desarrollo turístico, y como precedente de la publicación ISLA, cabe señalar que entre 1910 y 1914, y desde enero de 1930 hasta 1931 fue distribuido el semanario 'Canarias Turista', editado por Gustavo Navarro Nieto, entre cuyas características cabe señalar la publicación en primera página de dibujos de paisajes por pintores locales, así como se ofrecía informes relativos a excursiones, medios de transporte, itinerarios, intérpretes, coches, hoteles, visitas a sociedades y museos. Muchos de estos aspectos serían retomados posteriormente por la revista ISLA. Otras acciones de Fomento del Turismo serían la celebración de concursos de carnavales, el planeamiento urbanístico del Paseo de Chil (primera vía de circunvalación de la ciudad) y de la construcción de un muro en Las Canteras para dar paso a la construcción del Paseo, las fiestas de San Pedro Mártir, con feria de industria, flores y plantas, la publicación de libros y homenajes a los artistas, la creación de una banda municipal, centros escolares... La sociedad fue clausurada y precintada en 1928, durante la dictadura del general Primo de Rivera.

En los Estatutos se definían los objetivos del Sindicato y su dedicación a la propaganda de Gran Canaria; a procurar el embellecimiento de la Isla, su higienización, comodidades y pulcritud cívicas; a informar en todos los órdenes a los extranjeros; a velar por un buen hospedaje; a organizar viajes y excursiones, medios rápidos de locomoción con abaratamiento de los servicios; a presentar mociones y realizar gestiones ante toda clase de entidades, auto-

ridades y particulares para llevar a cabo con éxito proyectos e iniciativas. Como en otras tantas demandas ciudadanas de Las Palmas de Gran Canaria, se realizó un mitin en el teatro Pérez Galdós pro-turismo en 1935. Ya en 1936, antes de la contienda, el Sindicato se pronunciaba en contra de la construcción de un estadio municipal en los alrededores del Parque Doramas, planteando la necesidad de llevar a cabo el proyecto de Néstor Martín Fernández de la Torre de construir el Pueblo Canario, al tiempo que se rehabilitara el Hotel Santa Catalina.

La Guerra Civil, la segunda guerra mundial y la posguerra marcan la etapa de atonía del CIT, entonces Sindicato, si bien este hecho tiene también su origen en dos importantes ausencias: la de Néstor Martín Fernández de la Torre y Domingo Doreste 'Fray Lesco' quien creó la mejor definición publicitaria que se ha dado a la Isla: 'Continente en miniatura'.

La guerra mundial supuso una paralización absoluta de las actividades turísticas y del movimiento de viajeros, frenándose también el desarrollo de los servicios de la Isla, a pesar de lo cual se mantuvo activo el Sindicato. De ahí que «La Vice-Secretaría de Educación Popular autorizó la edición proyectada de la revista del Sindicato con la denominación de ISLA; en enero de 1945 se publicó el primer número con 1.250 ejemplares editada en la imprenta "El Siglo", de 52 páginas y las fotografías en fotograbado. Fue distribuida gratuitamente a agencias de viaje, albergues y paradores, hoteles compañías navieras, prensa y oficinas de la compañía Iberia»<sup>2</sup>.

Terminada la guerra mundial, el balance que hacía el Sindicato era desolador: no existían plazas hoteleras salvo en la capital, y en condiciones precarias, reclamando un albergue balneario en Maspalomas y un refugio en Los Pechos. Asimismo, eran deficitarias las vías interiores y las comunicaciones marítimas y aéreas con la Isla.

En 1950, la Junta Provincial de Turismo planteó la disolución del Sindicato, evitando ésta acción el Gobernador Civil. Por el contrario, se examinaron las funciones de ambos organismos y se establecieron normas de coordinación, entre las que cabe destacar que toda la propaganda turística que pudiera realizar el Sindicato debería ser sometida previamente a la Junta Provincial, con excepción de la revista ISLA.

En 1956 se inició una nueva etapa para el Sindicato con la perspectiva de instalar el local social en el Pueblo Canario y con el posible aumento de la ayuda económica de las Corporaciones locales, por lo que al contar con una mejor base se podrían potenciar los fines propuestos desde su fundación en favor del turismo. En el Pueblo Canario, en el que se hallan el Museo Néstor de reciente apertura, diversos locales destinados a la exposición y venta de

---

<sup>2</sup> Vicente Hernández, «El Centro de iniciativas y turismo». Real Sociedad Ecocómica de Amigos del País. Las Palmas de Gran Canaria, 1995.

flores, pájaros, artículos de artesanía y un bodegón, visitado por casi todo el turismo de paso y situado en las inmediaciones del hotel Santa Catalina, se proyectó instalar una Oficina de Información, la venta de la revista ISLA y la de sellos con paisajes de Gran Canaria.

En 1959 cambia la directiva y la denominación del organismo sustituyendo la palabra Sindicato por Centro, al existir una disposición que prohibía el uso de la palabra *sindicato* a las asociaciones no vinculadas a la Organización Sindical, ya como CIT, en mayo de 1959 se presentan las conclusiones de un grupo de trabajo del propio organismo, del que se adoptaron las siguientes conclusiones:

1. Que, teniendo en cuenta el elevado valor potencial del turismo en Canarias, se considere a la región como Zona Turística de Interés Nacional, con todas las ventajas inherentes.
2. Siendo la economía canaria poco diversificada en sus actividades, el desarrollo del sector turístico repercutiría de forma importante en la estructura económica general de las Islas a través de la aportación de divisas, absorción de cierto volumen de población laboral en relación con las diversas actividades turísticas: hostelería, servicios específicos, etc.
3. Una medida previa de fomento del turismo en Canarias sería inevitablemente la ampliación, intensificación y mejora de las líneas de comunicación de la región con el exterior: aéreas y marítimas.
4. Comprobada la completa insuficiencia de la red hotelera que impedía atender la elevada demanda de alojamientos con los consiguientes perjuicios económicos, era de verdadera urgencia solucionar esta situación, a cuyo fin debería mejorarse con la construcción escalonada de un número de hoteles con capacidad para cinco mil habitaciones durante un periodo de diez años.
5. A los efectos de la conclusión anterior, se solicitaba del Servicio de Crédito Hotelero una especial atención en las asignaciones a la Región Canaria.
6. Se solicitó del Ministerio de Información y Turismo la realización de una propaganda específica para las Islas Canarias.

En el mismo año, la Directiva del CIT acordó reiterar «al Gobernador Civil los perjuicios que se estaban ocasionando al paisaje canario por la incuria de algunos alcaldes de pueblos de la Isla».

Igualmente, se realizó el vuelo inaugural a las Islas de Aviaco, con aviones Convair Metropolitan, siendo agasajados por el CIT los periodistas que visitaron la Isla invitados por la compañía aérea y la Dirección General de Turismo. Un año después, se realizaron los vuelos inaugurales de las nuevas líneas regulares con Canarias de las compañías aéreas KLM y Sabena.

Tras diversas propuestas y gestiones en torno a la creación de un balneario en Maspalomas, en 1960, el Conde de la Vega Grande de Guadalupe in-

formó al Centro del proyecto de abrir un Concurso de anteproyectos para la urbanización de una zona de 1.060 hectáreas con una longitud de costa de 19 kilómetros. Una Memoria informativa de las condiciones climatológicas, topográficas y técnicas de la costa Sur de la Isla, se remitió a la Unión Internacional de Arquitectos (UIA) y a todos los Colegios Profesionales de Arquitectos para que lo hicieran llegar a sus colegiados. En el concurso participaron 140 equipos técnicos de diversas nacionalidades, presentándose ochenta ideas, siendo vencedor un equipo francés compuesto por arquitectos, ingenieros, economistas... dirigidos por Lagueneau y Michel Weill.

En 1961, entre mayo y marzo, la British Limited Airways inaugura su línea con Gran Canaria, mientras recalaban en el puerto otros dos grandes trasatlánticos ingleses con numerosos turistas: el Aureol, y el City of Durban. En esta época se ampliaba la pista del aeropuerto para dar cabida a los aviones a reacción y poder alcanzar la categoría de Internacional. También durante estas fechas llega a Gando un 'Super' de Iberia y un 'Convair' de Aviaco, con representantes de agencias de viaje británicas y escandinavas, respectivamente. Igualmente arriban representantes de Alitalia Airlines y de Viajes Birde (americana). El CIT, por su parte, gestiona la mejora de las instalaciones del Club de Golf en Escaleritas y la construcción de una sala de fiestas-mirador en Altavista.

En esta época también se instalan en la Administración estatal la línea tecnocrática que impulsa los Planes de Desarrollo, pero no es hasta 1962 que se reconoce la realidad del sector terciario en el país y se crea un Ministerio de Información y Turismo, el cual estará encabezado por Manuel Fraga Iribarne hasta 1969. Ya en 1962, se espera con cierta expectativa el llamado Plan Canarias, con su apuesta por el turismo con los siguientes objetivos: Lograr una mayor afluencia de turistas; que el tiempo medio de permanencia sea superior; que visiten todas las Islas; y que Canarias deje de ser estación de invierno exclusivamente. Sin embargo, se reconocen los problemas: falta de propaganda, de hoteles, «de estímulo estatal para incrementar las construcciones hoteleras. Falta de capacitación profesional en la industria turística. Transportes marítimos insuficientes e inadecuados. Escasez de transportes aéreos. Precios elevados de los transportes en general. *Y falta de entendimiento y colaboración interprovincial*»<sup>3</sup>. Asimismo, como deficiencias en un nivel secundario se señalan: abastecimientos, servicios telefónicos, acondicionamiento de aeropuertos en islas menores, estado de carreteras y calles, falta de atracciones y distracciones, horario de cierre de espectáculos y estancia en las playas.

En 1962 el CIT solicita construir un Pueblo Canario en el Aeropuerto. La celebración de un congreso de ginecología en la Isla pone en evidencia las de-

---

<sup>3</sup> Vicente Hernández, «El Centro de iniciativas y turismo». Real Sociedad Ecocómica de Amigos del País. Las Palmas de Gran Canaria, 1995.

ficiencias del transporte marítimo, al producirse notorias ausencias de congresistas a causa de la falta de cupo de pasajeros en los buques de Trasmediterránea «a pesar de haber sido solicitados desde el pasado año». Se inaugura una línea de reactores 'Caravelle' de la compañía Aviaco. La British United Airways y el CIT acordaron gestionar bonificaciones de hasta un 15% para los turistas que utilizaran dicha compañía aérea en sus desplazamientos.

La queja del CIT se dirige ahora contra los retrasos en la tramitación de visados a los turistas: en general se tarda entre cuarenta minutos y hora y media para despachar un avión de sesenta pasajeros, mientras que por el mismo número de turistas se invertían quince minutos como máximo en Mallorca.

Siguiendo en la línea de mejorar la imagen turística de Gran Canaria, fue comisionado por el CIT Juan del Río Ayala para la elaboración de un inventario de recursos turísticos de la Isla, a base de documentación fotográfica, diapositivas normales y panorámicas, películas y cualquier otro complemento informativo que recogiera la riqueza turística existente. Durante este año, en la publicación se realizan críticas contra las limitaciones al horario de cierre de locales, exaltando las bondades del clima isleño que permite disfrutar de espectáculos y diversiones hasta altas horas. Igualmente, se denuncia la falta de infraestructuras, desde líneas aéreas o marítimas hasta la falta de señalización en carreteras...

Ya en 1963 se despide el comandante del vapor Lyautey, Henri Mercier, quien convirtiera el Puerto de la Luz en escala de los cruceros galos al África francófona. En las mismas fechas llega a Gran Canaria el director comercial de Air France para estudiar la implantación de una línea aérea con la isla.

Por Resolución del primero de enero de 1963 el Ministerio de Información y Turismo declaró al Archipiélago como Zona de Interés Turístico, y el mismo año se concede al CIT el Premio Centros de Iniciativas y Turismo, el primero que se entregaba, dotado con cien mil pesetas. A finales del citado año se creó la Empresa Nacional de Turismo, que incluía a Canarias entre las regiones que podrían constituir polos de atracción de visitantes.

1963 supondría el año del lanzamiento definitivo de Gran Canaria para el turismo de masas, con la celebración en la Isla del congreso internacional de los SKAL clubes, una organización mundial que agrupa a los profesionales de las agencias de viajes, hoteles, compañías de aviación y de navegación, ferrocarriles, autocares, autos de alquiler, apartamentos... con la finalidad de fomentar las relaciones humanas entre los profesionales de todos los sectores turísticos, a nivel de ejecutivos directivos.

Coincidiendo con una de las temporadas de invierno más exitosas, con una «verdadera avalancha de turistas que ocuparon todos los alojamientos disponibles»<sup>4</sup> se produjo la primera situación de 'overbooking' conocida en la

---

<sup>4</sup> Vicente Hernández, «El Centro de iniciativas y turismo». Real Sociedad Ecocómica de Amigos del País. Las Palmas de Gran Canaria, 1995.



Isla, donde existían disponibles unas seis mil camas (contando hoteles, apartamentos y casas particulares autorizadas), pasando de los 58.000 turistas llegados en 1961 a unos 73.000 los que fueron contabilizados en 1962. Comienza la construcción apresurada de hoteles, acogándose a la declaración de Canarias como Zona de Interés Turístico.

El CIT se preocupa por la oferta turística en el interior y encarga a Juan del Río Ayala realizar un estudio de las posibilidades de embellecimiento de las rutas, pueblos y lugares de la Isla. Paralelamente se remite una circular a todos los Ayuntamientos indicándoles «la necesidad de conservar todos nuestros valores arquitectónicos históricos, ornamentales y panorámicos, mejorando las plazas y entradas a los pueblos, plantando flores y árboles», mediante unas directrices que recogen las distintas comarcas de la Isla. Igualmente se recomienda la construcción de miradores y la realización de un estudio para mejorar la utilización de la zona recreativa de los Tilos de Moya.

En 1963 llega al Puerto de La Luz el buque inglés ‘Queen Mary’, con 1200 turistas a bordo. En enero de 1964 fue inaugurada la sala de fiestas Altavista. Comienzan a prodigarse las visitas de los Directores Generales y del propio Ministro de Información y Turismo, Manuel Fraga Iribarne. Hasta este momento, las relaciones entre el CIT y el Gobierno central eran distantes, epistolares y con apenas respuesta a las demandas. Sin embargo, a partir de estas fechas se produce un constante intercambio de propuestas y de escritos planteando las numerosas carencias de infraestructuras para atender un sector turístico en constante crecimiento.

En 1964 se publica la Orden Ministerial que regula el funcionamiento del Registro de Empresas y Actividades Turística, en el que se regulan como tales los establecimientos de comidas y bebidas, los lugares de espectáculos (incluye como curiosidad las ‘cuevas gitanas’), los deportes y otras distracciones al aire libre, los transportes y los comercios destinados al turismo. Al mismo tiempo se establece el seguro turístico, para aquellos visitantes que deseen garantizar las prestaciones necesarias a través de entidades privadas.

En verano de 1965 el CIT estudia una propuesta en la que se “examinan los procedimientos» para conseguir, mediante una eficaz y bien ordenada propaganda, suplir con el turismo peninsular la no afluencia de visitantes extranjeros en los meses estivales.

A partir de esta época, con una incesante ida y venida de altos cargos del Ministerio de Información y Turismo, se produce el lanzamiento de los Paradores Nacionales, los Planes Especiales de Ordenación Turística (PEOTs) ordenando la planificación de cientos de miles de camas turísticas en las islas. Asimismo, en 1966, se desafecta por parte de Patrimonio del Estado la isla de La Graciosa, para poder sacar a concurso internacional de ideas promovido por el propio Ministerio el Plan Turístico de La Graciosa.

Hizo escala nuevamente el ‘Queen Elizabeth’. También se inaugura el

Hotel Reina Isabel, con 400 plazas de capacidad, acudiendo al acto José Antonio López de Letona, entonces subdirector general de Empresas y Actividades Turísticas. El BOP anuncia la subasta de diez parcelas de la urbanización marítima del Norte correspondientes a su primera fase. En estos días también se establece la línea de Air France entre París, Canarias y Dakar.

Se anuncia la construcción del Parador Nacional de Fuerteventura y el inminente concurso del Plan de promoción turística de La Graciosa. En septiembre de este año se constituye la entidad Promociones Turísticas Canarias SA (Protucasa) a iniciativa de la Mancomunidad Interinsular de Cabildos. Esta sociedad fue la promotora del Hotel Mancomunidad de Arrecife (posteriormente Arrecife Gran Hotel).

Se celebra en las islas la XXXI asamblea nacional de la Federación de Centros de Iniciativas y Turismo (FECIT), en la que se adoptan entre otras las siguientes demandas: incremento de los servicios telefónicos al ritmo de las construcciones hoteleras, calificando esta demanda de 'angustiosa'; aplicación rigurosa de la legislación que impide a los barcos la limpieza de sus calderas y depósitos de combustible en la cercanías de las playas; supervisar la calidad y la medida de la gasolina suministrada por las estaciones de servicio en ruta, instando también a su limpieza y decoro de las instalaciones; evitar la proliferación de anuncios en las carreteras con prohibición de las boyas destinadas a los citados fines... En relación con Canarias, los acuerdos hacen mención a la celebración de Festivales de ámbito nacional en las Islas; que TVE dedique una mayor información al Archipiélago Canario, anunciando sus temperaturas.

Se presenta la Urbanización Turística de Puerto Rico que se compondría de 638 parcelas. Nuevamente tiene lugar en Gran Canaria la recepción de un turista que marca un hito, el 16 millones, que en esta ocasión era de procedencia francesa.

En 1967 se anuncia la subasta de las obras de construcción de la autovía del Norte de Las Palmas de Gran Canaria a Bañaderos. La dirección de la agencia inglesa 'Cook & Son Ltd' visita la Isla con vistas a promocionar el turismo hacia Gran Canaria desde sus cuatrocientas oficinas repartidas por 57 países.

En las instalaciones de la Feria del Atlántico (inauguradas un año antes) se celebra la primera Asamblea de la Federación Mundial de Agencias de Viajes (FUAV), coincidiendo con una 'Expotur' nacional (la feria de turismo que venía celebrándose en Madrid y que en la actualidad tiene el nombre de Fitur). La asamblea se inauguró por el ministro de Información y Turismo, Manuel Fraga Iribarne, en el Teatro Pérez Galdós; asistieron 650 congresistas. La FUAV nació de la fusión de la FIAY y la OUTAA, que se repartían el ámbito europeo y el anglosajón, respectivamente.

En 1968 tuvo lugar la inauguración del Campo de Golf de Maspalomas Costa Canaria. Mientras, el CIT reitera que «uno de los problemas mas graves es el de la deficiencia o carencia de teléfono en una zona de tanta impor-

tancia turística como es el Sur de Gran Canaria, con un nutrido censo de turistas que no contaba con este elemental medio de comunicación»<sup>5</sup>.

Se aprobó el proyecto de desdoblamiento de la Carretera General del Sur, desde la Hoya de La Plata hasta el Aeropuerto. El CIT defendía la continuación de la obra hasta Maspalomas, porque el índice de vehículos en La Laja era de 3.000 por hora en 1960, mientras en 1968 era de 15.300.

En este año se plantearon por el CIT las dificultades que se estaban presentando con las agencias de viajes clandestinas y surgieron los primeros problemas de 'over-booking' en determinados periodos de gran afluencia de viajeros. El Delegado Provincial de Información y Turismo informó que el total de visitantes que pasaron por la Provincia en 1969 fue de 402.072; con un promedio de estancia de siete a diez días, que representaban 60.000 más que durante el año anterior, siendo mayor el incremento de alemanes y americanos, considerados como turistas de «gran capacidad de gasto». También en este año se producen los pronunciamientos en defensa del paisaje «abordada de forma activa por el CIT por ser patrimonio de todos; subordinado a los intereses comerciales y condicionado a la especulación del suelo, el paisaje de Canarias estaba atravesando una profunda crisis de transformación, convirtiéndose en un paisaje planificado, urbanizado de mamotretos de cemento; se propuso una acción conjunta con ASCAN, el Cabildo Insular, el Gobierno Civil, la Delegación Provincial del Ministerio de Información y Turismo, y otras muchas entidades y organismos para pedir que determinadas zonas pasaran a ser Parque Nacional, que no pudieran ser urbanizadas y que fueran total y absolutamente intocables»<sup>6</sup>.

La labor del CIT al igual que el desarrollo turístico en la isla, a lo largo de estos años, fue la de una continua tarea de «improvisar», según reconoce el vicepresidente, Andrés Hernández Navarro en su ponencia «El problema actual del turismo en las Islas Canarias». El análisis comienza aseverando que hay que evitar «que un entusiasmo impremeditado produzca, a la larga, situaciones más o menos críticas que desde ahora se pueden y deben analizar, con base en la ciencia económica, con comprobaciones estadísticas, con un estudio orientador y definitivo dentro de las posibilidades». De ahí que advierta que la iniciativa privada se puede desviar hacia situaciones en las que «quien invierte en un negocio no espera otra cosa que dividendos, olvidando en ocasiones el problema general para ver solamente el propio». En este sentido, destaca el que en Las Canteras, o las Alcaravaneras «se construyen edificios que no alcanzan, ni mucho menos, la categoría turística de la zona».

---

<sup>5</sup> Vicente Hernández, «El Centro de iniciativas y turismo». Real Sociedad Ecocómica de Amigos del País. Las Palmas de Gran Canaria, 1995.

<sup>6</sup> Vicente Hernández, «El Centro de iniciativas y turismo». Real Sociedad Ecocómica de Amigos del País. Las Palmas de Gran Canaria, 1995.

Hernández Navarro refleja lo que a su entender son las dos clases de turistas que llegan a Gran Canaria: «Los que vienen a las Islas por su clima, por los atractivos de sus paisajes, deportes y diversidad de zonas y pueblos, a veces en verdadero contraste de naturaleza. Este turismo de gentes muy pudientes y clases medias es muy interesante para el porvenir», destacando entre estos a Inglaterra. En segundo lugar están «los que vienen a las Islas Canarias por lo barato de nuestros precios, o en otros términos al ser más económico viaje y estancia deciden este itinerario a otros más costosos. Este turismo de aluvión, puede calcularse que en un pequeño porcentaje mantengan tradicional contacto ganado por nuestro clima y otros factores, puestos nuestros precios al nivel europeo, desaparecerá por arte de magia. Este turismo que podemos considerar pasajero, tráfuga, puede producir de no ponerse desde ahora remedio, una situación bastante crítica a la economía insular, máxime cuando en los cálculos de esa economía no entra la medida previsora y orientadora aconsejable».

Durante décadas, el turismo en Gran Canaria tuvo una evolución mínima, manteniéndose niveles de entradas de turistas crecientes pero apenas destacables entre un año y otro, permitiendo que la sociedad local se adaptara a la presencia de un tipo de turismo que llegaba a la Isla a través de los grandes trasatlánticos o cruceros turísticos y, con relativa frecuencia, en aviones.

En 1959 había un servicio diario Las Palmas-Madrid (DC-4) y uno cada dos semanas a Sevilla, servidos por Iberia. Aviaco, vía Casablanca, hacía un vuelo cada dos semanas a Madrid y uno semanal a Sevilla, mientras la compañía Aquila Airways realizaba un servicio regular de hidroaviones desde Southampton a Las Palmas con escalas en Lisboa y Funchal tanto a la ida como a la vuelta. En esta época, las rutas turísticas o de pasajeros pertenecientes a empresas de servicios regulares fijos de líneas marítimas con escala en Canarias eran 39, de las cuales cinco eran españolas, dos argentinas y las restantes europeas, destacando Inglaterra con diez, Italia con siete y Alemania con cuatro.

Tras la autarquía de los años cuarenta y la apertura exterior de la década de los cincuenta, en julio de 1959 se aprueba el Decreto-Ley y posteriores reglamentos que facilitan la entrada de divisas extranjeras, participaciones en sociedades españolas y sin limitación de beneficios, hecho que repercutirá de forma directa sobre el sector turístico.

Es en los años sesenta cuando se produce el fuerte 'tirón' de la llegada de turistas, siendo 1960 el año que marca la diferencia. En este sentido, Antonio Rodríguez del Pino indica que el volumen de créditos concedidos por el Ministerio de Información y Turismo para la construcción de nuevos hoteles en Las Palmas, durante 1965, fue de 220 millones de pesetas, mientras que Madrid, Barcelona, Alicante o Tenerife no llegaban ni a cien millones de pesetas. Esta cifra contrasta con el hecho de que tan sólo el 1,72 % de los turistas que visitaban España acudían a la provincia de Las Palmas,

si bien la inversión inmobiliaria apostaba fuertemente por estas islas en aquel momento.

La población de Gran Canaria en estos años oscila entre los 120.000 habitantes de 1940; los 150.000 habitantes de 1950; 190.000 en 1960; para llegar hasta 300.000 en 1970. Como se puede ver, en unos treinta años la población grancanaria se multiplica por dos veces y media, lo que representa una gran presión demográfica unida al crecimiento de la llegada de turistas que se multiplica por quince en estas décadas.

A lo largo de toda la trayectoria de la publicación se han incluido —con especial reiteración— artículos relativos a ofertas complementarias de ocio turístico, de entre los que cabe destacar el interés que estas actividades despiertan para un determinado sector de turistas. Sin embargo, casos como el del submarinismo o el turismo de pesca deportiva no se presentará como una oferta de ‘turismo rico’ hasta pasados los años setenta. No sucede igual con el ‘turismo de curación’, al que se refieren numerosos artículos publicados con relación a los balnearios de aguas medicinales de Gran Canaria (Berrazales, ) y que tras su desaparición se limitaría a la exaltación de las aguas minero-medicinales de Gran Canaria, o se llegaría a hablar de la curación a través del calor y la arena, con el sanatorio de talasoterapia en las inmediaciones de Maspalomas.

Frente a las posturas positivistas y el apoyo incondicional al desarrollo turístico a lo largo de casi cincuenta años, una reunión celebrada en 1969 tuvo como principal tema la destrucción del frágil entorno isleño, reflejándose por el cronista del Centro de Iniciativas que la defensa del paisaje fue abordada de una forma activa al afirmar que estaba: «subordinado a los intereses comerciales y condicionado a la especulación del suelo, el paisaje de Canarias estaba atravesando una profunda crisis de transformación, convirtiéndose en un paisaje planificado, urbanizado de mamotretos de cemento»<sup>7</sup>.

Es la época en la que surge el II Plan de Canarias, en el que el turismo tiene una especial atención, calculándose para 1973 la llegada de más de un millón de turistas a las islas y en más de 10.000 millones de pesetas las inversiones previstas en instalaciones turísticas. Pero la revista ISLA no echa las campanas al vuelo ante lo que sería la ‘Miami europea’, y reproduce un artículo de Alfonso O’Shanahan que analiza los diferentes aspectos del citado Plan, haciendo una reflexión sobre la polémica respecto al nivel adquisitivo del turismo que llegaba por entonces a la Isla. En este sentido, el articulista señala que «Se ha reprochado a nuestra corriente turística que sea un “turismo pobre”. ¿Hemos pensando qué es lo que busca el “turismo rico?” Si se ha pensado, poco se ha hecho uso de las posibles conclusiones obtenidas. Una de las que se me ocurren es el consentimiento de instalación de casinos de juego.

---

<sup>7</sup> Vicente Hernández, «El Centro de iniciativas y turismo». Real Sociedad Ecocómica de Amigos del País. Las Palmas de Gran Canaria, 1995.

Lancémonos del todo», indicando que «no estaría de más estudiar la psicología del europeo que nos visita, unas costumbres de todo orden distintas, dignas de ser utilizadas como un recurso más de atracción».

En el mismo trabajo, el articulista se refiere al papel protagonista del sector inmobiliario y, sobre todo, de la especulación urbanística en el desarrollo turístico de la Isla, comentando que «habría que pensar si una inversión rentable no sería, en lugar de canalizarla toda hacia el sector construcción —como inopinadamente ha venido sucediendo con olvido del sector primario y otros—, lo verdaderamente rentable para consolidar e «industrializar» realmente la corriente turística sería promocionarnos desde fuera, con nuestros propios medios, lo que equivaldría a una intensificación masiva y uso de nuestros recursos, en definitiva, a tomar conciencia de lo que todavía podemos ser. Si no es así, nos veremos nuevamente asediados por el “pánico” a poco que el “statu quo” de los vuelos se modifique. Esto es invertir en efectuar campañas (para lo cual son imprescindibles los restantes equipamientos), montar agencias con personal especializado y romper con la artesanía informativa que preside las promociones extranjeras”.

#### EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TURISTAS

Año	Turistas	Aumento
1957	22.595	—
1958	23.701	4,9 %
1959	24.977	5,3 %
1960	46.332	85 %
1961	58.196	25 %
1962	73.740	24 %
1963	100.567	36 %
1964	137.475	37 %
1965	191.663	39 %
1966	243.145	26 %
1967	259.142	21 %
1968	345.746	17 %

Fuente: ISLA

## ALOJAMIENTOS

Establecimientos	1959	1966
Hoteles lujo	1	3
Hoteles 1ª (A y B)	2	20
Residencias 1ª	4	40
Hoteles 2ª	9	5
Hoteles 3ª	2	4
Residencias 2ª	—	21
Residencias 3ª	—	9
Pensiones	42	113
Casa de huésped, fonda	26	—
Total	86	215

Fuente: ISLA