

Turismo decimonónico y de sol y playa en Canarias: gestión diferenciada de recursos escasos

José Manuel González Rodríguez

RESUMEN:

El sector turístico en Puerto de la Cruz y Las Palmas de Gran Canaria se vio afectado profundamente por la segunda crisis del petróleo, que limitó su expansión al menos hasta el comienzo del último decenio del pasado siglo, circunstancia que provocó un considerable estancamiento de ambos destinos, apreciable aún en la actualidad.

En otro orden de cosas, los imponderables propios de la historia económica de Canarias, la actuación de agentes no insulares y la siempre presente lucha por los recursos escasos han determinado un perfil de dicha industria inevitablemente dirigido hacia un escenario bien alejado del esplendor que conociera no sólo en los últimos años del siglo XIX, sino igualmente en el inicio de su explotación masiva a comienzos de la década de los años sesenta del XX. Por ello, en este trabajo queremos afrontar la historia de este estancamiento y/o declive, contando con la apoyatura de algunas técnicas científicas novedosas susceptibles de ser aplicadas en los estudios socioeconómicos.

ABSTRACT:

The Second Crisis of the Oil modified the initial expansion of Tourism Industry in Puerto de la Cruz and Las Palmas de Gran Canaria; being that its last development do not was so strong since then.

Furthermore, the Economic History particularities joint to the foreign traders activities, both of them in conjunction with the well know Struggle for Scarce Resources have provided a dynamic of such Industry, which shows in the actuality an image poor in opposition to that one characteristic of the initial Tourism in the XIX century or in the first years of the following implosion of Mass Tourism in the past. So, in this work we can analyze the history of this stagnation with the help of some new scientific theories applied in the Social Studies.

KEY WORDS:

Ciclo de vida de los destinos turísticos, invariantes estructurales, lucha por los recursos escasos.

Tourist life cycle, structural invariants, struggle for scarce resources.

1. INTRODUCCIÓN.

En Canarias podemos contabilizar al menos dos épocas en las cuales floreció de forma notable la industria turística que, *a posteriori*, apuntalaría al Archipiélago como modelo y referente europeo. La primera se extendería a lo largo del periodo abarcado por los últimos años del siglo XIX, cuando, tras su inauguración, la posterior actividad de los grandes hoteles en Puerto de la Cruz y en Las Palmas de Gran Canaria¹ favoreció el arribo de un considerable flujo de visitantes trasladados desde el continente hacia la búsqueda de mejores condiciones climatológicas y nuevos encantos naturales. Y la segunda coincidió con la explosión del denominado «turismo de masas», que atrajo a las Islas a otros viajeros esta vez instados por el disfrute del mar, del sol y del ocio, y cuyo inicio cabe situar en los primeros años de la década de los sesenta de la pasada centuria.

⁽¹⁾ Y también, pero en menor medida, en Santa Cruz de Tenerife y en el municipio de Santa Brígida.

De nuevo los municipios de Puerto de la Cruz y de Las Palmas de Gran Canaria lideraron este resurgimiento de la industria, pues en ellos se concentraron los esfuerzos inversores con miras a ofertar una «novedosa» idealización del «paraíso» insular, aunque esta vez al alcance de la clase media del norte de Europa.

Mas, con todo, no cabe equiparar las respectivas formas de explotación de los recursos, pues en el siglo XIX y comienzos del XX se percibe la presencia de un turismo incipiente que contó con un número limitado de visitantes de élite, de considerable solvencia económica, y pertenecientes a los estratos más adinerados de la sociedad; de tal modo que la oferta turística de las Islas en el tránsito de siglo, además de no afectar el ordenamiento urbano de los núcleos receptivos, se reconoció durante largo tiempo tanto en la prestancia arquitectónica de los edificios como en la calidad de sus servicios.

Por el contrario, el turismo de masas que explotó en torno a los años sesenta surgió de igual forma a como lo hiciera en el resto del Estado español; y este *boom* de consumidores de ocio se caracterizó por el arribo de oleadas cada vez más abundantes de población continental de menor estatus social, instados por la búsqueda de mar y sol, así como por el desarrollo abusivo y desmesurado de la especulación inmobiliaria, que, a través de una urbanización hacinada, ha ido transformado el litoral en mero soporte de alojamiento.

No obstante, en el análisis de los ciclos de vida que ordenaron y gobernaron tanto la implementación seminal como la posterior implosión del *boom* son reconocibles las diferentes fases o etapas que el especialista Richard Butler (1980) asignó a la evolución de todos los destinos implicados en la explotación tanto de la antigua como de la nueva modalidad de la misma tipología de industria. Y, así, y en particular, cabe observar que la capacidad de generar riqueza y su positiva incidencia en la economía de los municipios implicados solo se mantuvo en ambas épocas durante intervalos temporales considerablemente cortos.

Según ello, cabe cuestionar la existencia de una plausible similitud de estos dos modelos de expansión de la industria caracterizados ambos por una expansión inicial explosiva que prontamente ve alcanzar su maduración; modelos que, en un escaso intervalo de tiempo, acaban por agotar su potencial.

Contando con las nuevas propuestas de la ciencia, estaríamos cuestionando la presencia de un único «isomorfismo epistemológico», según el diseño que ideara el matemático René Thom (1972)²; mas no se precisa recurrir a herramientas de compleja sofisticación matemática para responder con suficiente grado de rigor a tal cuestión, ya que la propia intrahistoria reconocible en ambos ámbitos temporales nos permitirá extrapolar conclusiones acertadas. Y, acorde con esta filiación metodológica, la explicitación de los entresijos que posibilitará aprehender sus fundamentos teóricos constituye el objetivo del discurso que desglosaremos en los siguientes párrafos.

En particular, las herramientas que aportan las nuevas contextualizaciones de las teorías científicas asociadas con las denominadas «invariantes estructurales» permitirán entresacar aquellos componentes (así como sus relaciones de causalidad) que condujeron a los destinos Puerto de la Cruz y Las Palmas de Gran Canaria a un acelerado proceso de agotamiento en su capacidad de generación de recursos; esto es, a su obsolescencia, apreciable tanto en los primeros años de este siglo como en el precedente.

2. FUNDAMENTOS TEÓRICOS

Como ya se ha comentado, la base argumental más utilizada en la valoración temporal de los destinos dedicados a la explotación de los recursos turísticos se sustenta en la teoría del ciclo de vida, tal como fuera formulada por Richard Butler en 1980. Según el autor, las etapas por las que discurre la evolución de cada uno de estos destinos están definidas por el número de turistas y por las infraestructuras. En este ciclo, el volumen de turistas aumenta al principio, se mantiene constante durante su desarrollo, posteriormente se

⁽²⁾ En Ciencias Sociales la dimensión cognoscitiva de esos isomorfismos epistemológicos se explicitaría a través de la búsqueda de relaciones de causalidad y de ordenamientos lógicos universales que permitan extrapolar un mismo marco conceptual válido para explicar la dinámica de dos o más procesos que comparten similares pautas evolutivas.

estanca y por último decae. Y, según ello, Butler identifica varias fases: exploración, implicación, desarrollo, consolidación, madurez y declive o rejuvenecimiento que culmina la evolución temporal prototipo.

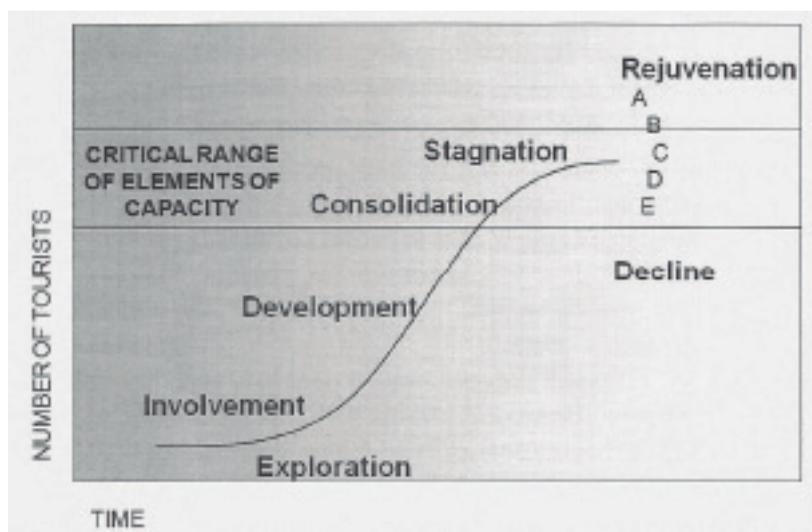


Figura 1.1. El modelo de ciclo de vida de los destinos turísticos de Butler. Fuente: R. Butler, «Tourism Area Life Cycle», *Contemporary Tourism Reviews*, 2011, p. 6.

Y de este modo:

- **La fase de exploración** se caracteriza por el arribo de un número reducido de turistas: los pioneros, a quienes se les puede atribuir el «descubrimiento» del destino. En su mayoría son los denominados «exploradores», que se muestran atraídos por la belleza natural del paisaje. Además, en esta fase la zona no cuenta con la involucración de las administraciones locales y centrales que favorezca la consolidación del destino como zona de atractivo turístico.

Muchos autores inciden en considerar que, en Canarias, esta etapa del ciclo corresponde a los orígenes de dicha industria, a partir de la instauración de los puertos francos en 1852, cuando las Islas eran lugar de paso obligado para todos los barcos que partían hacia América o África Occidental.

- **Durante la fase de implicación** ya se ha producido un proceso de transmisión y difusión, conocido popularmente como «efecto boca a boca», según el cual los turistas ya conocedores de los «encantos» han ido recomendando el destino en su entorno más próximo. Se realizan vacaciones organizadas en familia, con la ayuda de compañías turísticas. Se produce un aumento de la oferta, y se pasa de un reducido número de hoteles a grandes y/o emblemáticos complejos. La administración pública comienza a involucrarse, principalmente con la ejecución de infraestructuras apropiadas.

Se puede entrever esta fase en el siglo XIX, cuando comenzaron a operar los dos grandes hoteles emblemáticos desde entonces: el Grand Hotel Taoro y el Santa Catalina. Pero es en la década de los sesenta del siglo pasado cuando se hace mucho más evidente su presencia; pues fue entonces cuando el Archipiélago comenzó a popularizarse entre los europeos de clase media. Y, así:

- En 1962 el número de turistas que visitaron Canarias fue aproximadamente de 115.000, de los cuales 27.813 viajaron al Puerto de la Cruz, 13.584 a Santa Cruz de Tenerife y 73.740 a Las Palmas de Gran Canaria y Santa Brígida.
- Igualmente, en esta época se construyen nuevos hoteles y se remodelan los ya existentes³.
- Además, el municipio de Puerto de la Cruz fue declarado Ciudad Turística en 1955 y, en 1963, según Orden Ministerial, se establece el funcionamiento del Registro de

⁽³⁾ La provincia de Las Palmas de Gran Canaria incrementó sus 86 establecimientos alojativos de 1959 hasta los 215 contabilizados en 1966.

Empresas y Actividades Turísticas en el Archipiélago. Igualmente, se crean los Centros de Iniciativas y Turismo que ya funcionaban en Gran Canaria desde 1959, y, con la Ley Strauss de 1968 (ley alemana de ayuda al desarrollo), arribó una gran cantidad de inversión de capital exógeno.

- **En la fase de desarrollo** la expansión instantánea de la demanda supera aquella esperada para la oferta. Cada vez más los turistas realizan vacaciones organizadas bien por las compañías navieras anglosajonas en el siglo XIX o por grandes turoperadores y agencias de viaje en el XX.

- **En la de consolidación** comienzan a percibirse las primeras inestabilidades. El número de visitantes crece, pero en menor dimensión que en la fase anterior debido a que muchos turistas son atraídos por otros destinos, provocando una disminución de los beneficios en los seminales. Las compañías multinacionales son principalmente las encargadas de ofrecer a los visitantes unas vacaciones programadas a bajos precios. Y se comienza a percibir una cierta colmatación de la oferta y un desgaste de las infraestructuras.

- Por el contrario, **en la fase de madurez** se alcanza de nuevo el equilibrio entre la oferta y la demanda; y, en un proceso de regresión inversa, el destino turístico comienza a perder su atractivo, por lo que se reduce su demanda y resulta difícil mantener la fidelización del grueso de visitantes. Es entonces cuando los empresarios tratan de conservar la cuota de mercado reduciendo los precios, viéndose mermada la rentabilidad y estabilizándose la competencia.

- Y la última fase del ciclo **es la de declive**, en la que la oferta se muestra superior a la demanda; la rentabilidad del producto es prácticamente nula, por lo que la competencia es muy reducida, de tal forma que en este tramo del ciclo se comienza a abandonar el producto o a tratar de buscar alternativas con miras a un plausible relanzamiento.

Es innegable que esta invariante estructural o paradigma es aplicable tanto en la corta vida del ciclo inicial en Puerto de la Cruz como en el ya extinto reconocible en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Y así se puede apreciar en las siguientes gráficas:

Figura 1.2. Número de plazas turísticas (hoteleras y extrahoteleras) en el municipio de Puerto de la Cruz, 1958-1980. Fuente: ISTAC y A. Álvarez, 1983, elaboración personal.

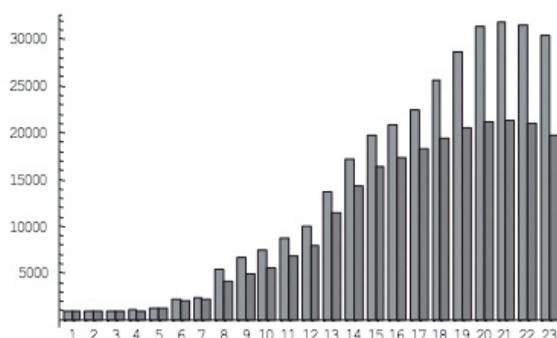
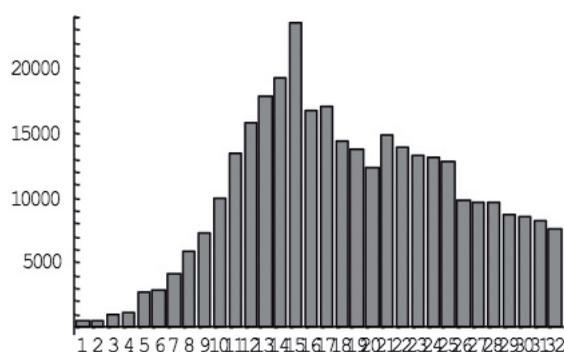


Figura 1.3. Evolución de la oferta en Las Palmas de Gran Canaria, 1958-1980. Fuentes: ISTAC y elaboración propia.



Mas, en la consideración de investigadores varios, también se puede asignar a la etapa seminal del turismo de élite del siglo XIX. Por cuanto si admitimos como fecha de inicio del primer ciclo el año 1886, cuando se inauguró el hotel Sanatorium en Puerto de la Cruz, el momento de mayor esplendor se alcanzó con el cambio de centuria y, ya en torno al año 1910, aparecieron los primeros indicadores de un declive que prácticamente provocó la finalización de la trayectoria evolutiva. Aserto que cabe confirmar con el examen de las siguientes figuras:

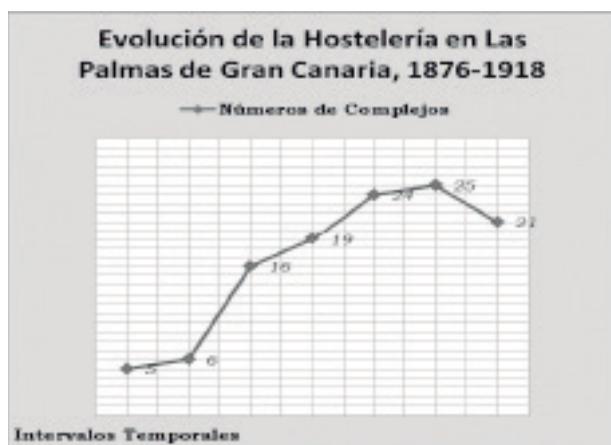


Figura 1.4. Evolución del número de complejos de hospedaje operativos en Las Palmas de Gran Canaria, 1876-1918.

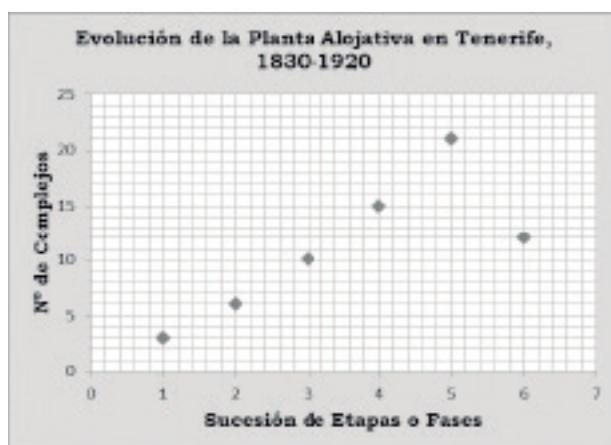


Figura 1.5. Evolución en Puerto de la Cruz, 1830-1920. Ambos gráficos elaborados a partir de información recopilada en varias fuentes.

Por consiguiente, en tan solo veintiséis años en el primero de los ensayos, y transcurridos escasos veintidós en el segundo de ellos, se vieron culminadas sus respectivas expectativas, transitando rápidamente por todas y cada una de las diferentes fases de crecimiento, maduración y estancamiento y/o declive según el paradigma de Richard Butler.

Con todo, aunque dicho paradigma posibilitaría explicar la evolución de la industria tanto en Puerto de la Cruz como en Las Palmas de Gran Canaria en dos épocas históricas no necesariamente «enlazadas» causalmente, afirmar que dicha herramienta aporta ese isomorfismo según el cual ambos procesos son equiparables desde una perspectiva de análisis unitario deviene en riesgo metodológico altamente dañado por prejuicios especulativos. Por ello, habremos de detenernos en el análisis de otros imponderables que nos informen sobre la incidencia de algunos otros componentes funcionales que delimiten con mejor precisión sus respectivas dinámicas.

3. COMPONENTES ESTRUCTURALES Y FUNCIONALES DEL NEGOCIO TURÍSTICO EN AMBAS ÉPOCAS.

Como ya se ha ido comentando, la creación de los primeros complejos dedicados al solaz y al descanso de los visitantes europeos se produjo en las dos últimas décadas

decimonónicas. Justamente pocos años después de que en Canarias se consolidara una nueva legislación arancelaria y tributaria tras la aprobación en 1852 del Régimen de Puertos Francos. En consecuencia, el Archipiélago gozaba de ciertos «privilegios» en relación con el resto de la nación, los cuales consiguieron entre otros logros económicos que el intercambio comercial estuviera casi por entero vinculado con otros países del continente europeo.

Esto es, favorecidos por la apertura económica insular, los británicos (y, en menor medida, franceses y alemanes) supieron aprovechar la envidiable renta de situación del Archipiélago con miras a reforzar su expansión atlántica, justo unos años antes de que se procediera al reparto del continente africano tal como se estableció en el Tratado de Berlín⁴.

Por lo demás, en Canarias los comerciantes anglosajones se interesaron en la introducción de nuevos productos hortofrutícolas, explotando la situación de precariedad en que se encontraba la economía isleña tras la previa crisis de la cochinilla. En concreto se conoce que:

- Los primeros ensayos de cultivo intensivo del plátano y del tomate fueron realizados por comerciantes de nacionalidad británica. Y, así, fue Sir Alfred Jones, gerente de la compañía naviera Elder and Dempster, quien en 1882 supervisó las primeras plantaciones e impulsó su explotación comercial. Igualmente, el tomate, cuyo cultivo iniciara en 1885 Mr. Blisse, funcionario inglés de la compañía Swanston, atrajo el interés de las compañías inglesas, y, ya en el año 1887, operaban en las Islas al menos tres grandes empresas fruteras: la firma Elder and Dempster, representada por Alfred L. Jones; la presidida por Edward Wathen Fyffe, quien arribó a Canarias en el año 1887, comenzando a operar un año después bajo la denominación comercial de Fyffe's Ltd.; y la Yeoward Brothers, que estableció oficinas en 1902 en los muelles de Santa Catalina y de Santa Cruz de Tenerife.

- De igual manera, los británicos procedieron a implementar técnicas de producción netamente capitalistas, racionalizando la parcelación de los plantones y las plantas de tomate, introduciendo fertilizantes y pesticidas, etc. Y cabe suponer que tales innovaciones las importaron en concordancia con la experiencia acumulada en sus dominios coloniales⁵.

- Además, estos comerciantes se abastecían de carbón en los puertos isleños a la vez que «controlaban» el comercio exterior y la introducción de las nuevas tecnologías asociadas con los resultados de la Revolución Industrial, produciendo un intercambio desigual que puede ser contextualizado desde la perspectiva identificada con el concepto de mercado cautivo.

Por el contrario, aceptando, pues, que la primera incursión isleña en la explotación de los recursos turísticos culmina y, a la vez, se desploma coincidiendo con el comienzo de la Primera Guerra Mundial, la segunda, salvando algunas iniciativas reconocibles en el periodo de entreguerras, se inicia tras la finalización de otras dos contiendas: la Guerra Civil en España y la Segunda Guerra Mundial. Por ello, cuando Puerto de la Cruz fue considerado como Ciudad de Interés Turístico, iniciándose la exploración y posterior expansión de la industria asociada con el denominado «turismo de masas», España, Canarias y buena parte del planeta afrontaban un nuevo orden económico, político y social en el cual el Archipiélago comparecía como enclave estratégico enmarcado en el cruce de varios bloques bien diferenciados y, en gran parte, enfrentados entre sí.

De esta forma, tras la aprobación de la Carta de las Naciones Unidas por los 51 estados fundadores en 1945, los europeos conocieron una plausible «reconstrucción del paisaje tras la batalla» con el desarrollo del Plan Marshall iniciado en 1948. Mas, con todo, la nueva jerarquización del dominio mundial de los recursos quedó fragmentada por la formación de bloques antagónicos: la OTAN en 1949 y el COMECON igualmente en 1949, que, a su vez, tuvieron cierto contrapeso con la consolidación del movimiento de países no alineados, cuya constitución se configuró en la Conferencia de Bandung de 1955.

⁽⁴⁾ La práctica ausencia de comercio entre Canarias y la Península y Baleares era notorio, por cuanto los propios próceres insulares de entonces fueron conscientes de su excesiva dependencia de otros territorios europeos, en particular de Gran Bretaña. Así, Ricardo Ruiz y Benítez de Lugo en su análisis crítico *Estudio Sociológico y Económico de las Islas Canarias*, publicado en 1904 (editado recientemente por Ediciones IDEA, S/C de Tenerife, 2003) sentenciaba: «Los capitales españoles no acuden a Canarias, los ingleses sí; las empresas industriales británicas prosperan; las españolas, por su corto capital, arrastran vida lánguida... [y, así]... Inglaterra ejerce una hegemonía mercantil y las plazas que abastecen los canarios son casi únicamente las inglesas...».

⁽⁵⁾ P. N. DAVIES, *Elder Dempster, Precursores del Comercio en el África Occidental, 1851-1989*; Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012.

Por otra parte, se establecieron los principios programáticos del Mercado Común Europeo, tras los Tratados de Roma, firmados en 1957, y se generalizó el proceso descolonizador, principalmente en el continente africano, lo que, sin duda, situó al Archipiélago en una posición estratégica inédita⁶.

Por ello, para el régimen franquista Canarias se convirtió en «cuestión de Estado» y, a pesar de que en 1955 España entra en la ONU junto con Italia, Portugal, Austria y Finlandia, la españolidad del Archipiélago quedó en entredicho. De ahí que con la constitución del Mando Económico y los posteriores esfuerzos emprendidos desde Madrid tras el Plan de Estabilización ideado por Mariano Rubio en 1959 y los Planes de Desarrollo dirigidos por los nuevos ministros, «los López», en los años sesenta, las políticas de Madrid se dirigieran a dar un particular trato al hecho diferencial insular.

Igualmente, las Islas comenzaron de nuevo a gozar de ventajas competitivas similares a las reconocibles en el pasado, pues el Régimen Económico y Fiscal de 1972 posibilitaba la inversión y el comercio alentados por sus peculiaridades tributarias.

Y, en consecuencia, cuando el Régimen comenzó a sobrepasar los límites de encorsetamiento propiciados por su política de aislamiento, las autoridades nacionales y locales se plantearon impulsar un nuevo renacimiento de la industria del ocio al amparo de la aún boyante agricultura intensiva de exportación⁷.

Según ello, tanto en los últimos años del siglo XIX como en el comienzo de la apertura franquista, las Islas contaban con cierto nivel de riqueza generada por los excedentes de explotación; y, de este modo, se puede afirmar que en ambos periodos se percibe el mismo primer componente estructural, que todos los expertos establecen como elemento determinante para que la industria del ocio pueda prosperar.

Por lo demás, en épocas de turismo seminal se precisó la actividad de diversos agentes que operaban alejados de los destinos insulares; y así:

- Quienes organizaban y programaban los traslados y las excursiones fueron personajes ajenos a la vida social isleña, sobresaliendo entre ellos D. Louis Camacho, Mr. Harris y Mr. Blise en Tenerife y el comerciante gallego D. Ramón López en Gran Canaria.

- Los arquitectos que proyectaron los nuevos grandes hoteles procedían del continente europeo y les precedía el prestigio contrastado de su obra. De este modo, el francés Adolph Coquet realizó los planos del Grand Hotel Taoro⁸, mientras que la dirección facultativa recayó en la figura de Mr. Edward Beans; y de igual manera el escocés James Maclaren programó la edificación del hotel Santa Catalina⁹.

⁶ En relación a los problemas que hubo de afrontar el Estado con respecto a la posible descolonización de Canarias y del resto de provincias sitas en África, remitimos al lector al trabajo de DOMINGO GARÍ «Canarias en la geopolítica del franquismo durante las independencias africanas en 1960».

⁷ En los años cincuenta la exportación de plátanos, tomates y papas aún seguía aportando pingües capacidades de retorno, aunque las compañías que controlaban el comercio aunaban las iniciativas insulares con las antiguas anglosajonas (W. RODRÍGUEZ BRITO, 1986).

⁸ S. HERNANDEZ GUTIERREZ, *De la Quinta Roja al Hotel Taoro*, Ediciones IDEA, Las Palmas de Gran Canaria, 2009.

⁹ S. HERNÁNDEZ GUTIERREZ – C.M. GONZÁLEZ CHÁVEZ, *Arquitectura para la Ciudad Burguesa, Canarias S. XIX*, Gobierno de Canarias, S/C de Tenerife, 2008.



Foto Hotel Taoro y Hotel Santa Catalina.

⁽¹⁰⁾ N. GONZÁLEZ LEMUS, *Comunidad Británica y Sociedad en Canarias*, Edén Ediciones, Tenerife, 1997

⁽¹¹⁾ EDITORIAL ZECH, *El Diario de Luise Schmidt, Canarias: 1904-1906*, Tenerife, 2014

⁽¹²⁾ En relación con los visitantes que arribaron a Canarias en estos primeros años de operatividad del negocio turístico no existe consenso entre aquellos que lo han estudiado. Y, así:

Para Ulises Martín Hernández, 1987, en el año 1885 habría que contabilizar un flujo evaluable entre 300 y 400; siendo este de 2.193 turistas en Gran Canaria y de 2.871 en Tenerife en el año 1895.

Por el contrario, N. González Lemus y P. Miranda Bejarano, 2002, establecen que solo Puerto de la Cruz recibió en 1886 300 visitantes, alcanzando la cifra de 2.871 en 1895.

Tampoco queda dilucidada la relevancia de la población extranjera residente en las Islas, por cuanto, si bien el censo de 1900 «revelaba la presencia en Las Palmas de 365 británicos...», cifra poco fiable, ya que en el censo de 1910 se consignaba la filiación de 437 súbditos de su «graciosa majestad», que, sin contabilizar los cientos de marineros arribados en varios vapores del Puerto de La Luz, solo mostraban como residentes un total de 183. Con todo «es posible que esta categoría de transeúntes con que se inscribían muchos británicos no fuera del todo exacta, y que usaran este término simplemente para evitar problemas burocráticos» (M^a I. GONZÁLEZ CRUZ, *La convivencia anglocanaria: Estudio sociocultural y lingüístico (1880-1914)*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1995, p.p. 48-49).

⁽¹³⁾ Datos aportados por UWE RIEDEL, 1972, para el año 1912 (cuando se alcanzó uno de los «picos» en la recepción de visitantes) sin que aporte fuentes fidedignas sobre la veracidad de tales cifras. Circunstancia que no permite avanzar más conclusiones sobre el dilema que nos ocupa, pues las fuentes consultadas no ofertan aclaración estadística fiable.

⁽¹⁴⁾ La gran compañía frutera de América que estableció convenios operativos con las europeas.

- También, los operarios y las plantillas de los hoteles se contrataron en el extranjero, al amparo del proyecto de ley sobre prestación de servicios del año 1851. Según ello, en torno al 70% de los «servientes» en los grandes hoteles procedían del Reino Unido⁹. Además, la relación entre estos y los operarios insulares no era fluida, y solo coincidiendo con determinadas celebraciones, se permitía cierta confraternización¹⁰.

Más, con todo, el 2% de los 300.000 residentes en Canarias como máximo, unos 6.000 efectivos, se puede vincular con la plausible variación demográfica de una industria que aportaba los siguientes flujos¹¹: 5.000 visitantes anuales que recalaban en la isla de Tenerife y «...alrededor de 3.500 extranjeros que permanecieron en Gran Canaria...»¹²

Esto es, difícilmente el negocio de los *invalids* pudo modificar sustancialmente la estructura demográfica insular. Pero, en todo caso, la explotación de los cultivos señalados sí debió ocasionar variaciones en ella, por entonces sin válvulas que posibilitaran su crecimiento imparable vía emigración al coincidir con la Guerra de Cuba, o tras la pérdida de los territorios de ultramar o ante el comienzo de la Primera Guerra Mundial. Y estas variaciones se pueden apreciar cuando se comparan los modelos de explotación precapitalistas que aún permanecían vigentes en ambas orillas del océano Atlántico. Según ello:

- Las nuevas reglas que habrían de gobernar la economía de Canarias en estos años, en claro proceso de expansión de los modelos de explotación capitalistas, se emparejaron con la tradicional vinculación insular y la emigración al continente americano, especialmente a la isla de Cuba, donde, de igual forma, se venía produciendo una transformación económica con condicionantes similares.

- De este modo, es apreciable en la actividad de las grandes compañías fruteras, especialmente en la desarrollada por la United Fruit and Company¹³, la misma invariante característica de sus referentes inglesas: la explotación intensiva de la renta de situación de ambos ámbitos geográficos. Y por ello no es extraño que en la renovación de los recursos productivos, identificados estos con la expansión agropecuaria en Canarias y con la modernización del capital industrial en América, comparecieran idénticas formas de organización productiva.

- Así, los intereses de las grandes compañías se adelantaron en Cuba a las medidas adoptadas en la explotación del plátano y del tomate en Canarias, estableciendo en ambas orillas del océano Atlántico un único modelo de expansión económica.

- Sirva, pues, la descripción de este emprendimiento cubano como marco de referencia de las nuevas «reglas de juego» que marcarían el desarrollo e igualmente las condiciones materiales de la apuesta canaria por la implantación de nuevos monocultivos, donde la intensificación de la mano de obra barata devino en una de las bases promocionales del éxito de ambas aventuras atlánticas.

Según ello, cabe apreciar cómo el desarrollo del capitalismo agrario modificó sustancialmente las condiciones de trabajo en la Cuba postcolonial y en otras repúblicas americanas, afectando especialmente a la emigración canaria. Y, en esencia, los dos modelos de explotación de los recursos agropecuarios, el americano y el canario, favorecieron una estructuración de los movimientos demográficos que, sin duda, determinaron el devenir posterior de nuestra historia económica. Y, comoquiera que esta se produjo tras la intervención de las grandes compañías fruteras, cabe asignar a su sistema organizativo una de las mayores transformaciones del mercado laboral isleño. Circunstancia que, en ningún caso, puede ser achacable a la implementación de un turismo incipiente, minoritario y ajeno al crecimiento de la población insular.

En otro orden de cosas, si bien la implosión de la industria del ocio en los años sesenta del siglo pasado produjo notables cambios sociodemográficos, cabe percibir que en los últimos años de esa década aún persistían en las Islas los componentes estructurales de un modelo demográfico sin haber completado su transición demográfica.

Por ello, los flujos migratorios, tradicionalmente moderados y de signo negativo, vieron modificada ambas tendencias; y, a pesar de que la inmigración en esta década fluctúa notablemente en magnitud absoluta, cabe reconocer que su elevada dimensión fue la causa esencial en el incremento. Así se puede reconocer en las tablas que se adjuntan:

Año	Población de Derecho	Índices de Variación
1857	234.046	100
1877	280.974	120
1887	291.625	125
1897	334.521	143
1900	358.564	153
1910	444.016	190
1920	457.663	195
1930	556.128	237
1940	680.294	291

Tabla 3.1. Evolución de la población en Canarias. Fuente: Seminario Cívico-Militar de Canarias: *La economía para la Defensa en el ámbito del Archipiélago Canario*, Talleres del Servicio geográfico del Ejército, Madrid, 1986; elaboración propia.

Años	Emigración	Inmigración	Saldo
1946-1950	7.492	1.648	5,844
1951-1955	34.058	9.147	24.911
1956-1958	27.964	10.212	17.752
1959-1960	14.042	8.393	5.649
1961-1965	24.065	16.866	7.199
1966-1970	12.760	11.150	1.610
1971-1975	5.212	2.052	3.160

Tabla 3.2. Resumen del ciclo emigratorio de Canarias a Venezuela. Fuente: J. L. MORENO BECERRA, *Educación y Fuerza de Trabajo en Canarias*, Editorial Insular Canaria, S. A., S/C de Tenerife, 1981, p. 46.

Años	Emigración	Inmigración	Saldo	Porcentaje de Emigrantes Profesionales y Cargos de la Administración
1946-1950	7.492	1.648	5.844	
1951-1955	34.058	9.147	24.911	
1956-1958	27.964	10.212	17.752	
1959-1960	14.042	8.393	5.649	43%
1961-1965	15.781	19.553	-3.772	41%
1966-1970	25.396	32.333	-6.937	34%
1971-1975	28.835	38.417	-9.582	38%

Tabla 3.3. Flujos migratorios entre Canarias y Península-Baleares. Fuente: J. L. MORENO BECERRA, *Opus Cit*, p. 42-44.

Con todo, la información estadística que nos aporta la primera tabla no puede considerarse «arropada» por indicadores suficientemente robusto, por cuanto las fuentes no precisan con exactitud los componentes estructurales que posibiliten determinar el comienzo de una expansión con tasas de crecimiento superiores al 17% decenal a partir de la

observación correspondiente al año 1950. Y tal apreciación se sustenta en la relevancia que cabe asignar a la reversión del signo en los flujos de emigración-inmigración.

Esto es, puede parecer que en plena mitad de la década de los años cincuenta las Islas contaban con suficiente fuerza de trabajo para ser utilizada como incentivo imprescindible en el despegue de una industria caracterizada por el uso masivo de empleo no cualificado. Mas, con todo, tal aseveración debe ser matizada; y, así, en esos primeros años coinciden en Canarias al menos los siguientes fenómenos:

- Continuidad en el tiempo de la derrama migratoria hacia América, que no revierte su balance aún en el quinquenio 1971-1975¹⁵.
- Derrama que se comienza atemperar en la década de los sesenta, pero que, como opina el doctor Moreno Becerra, 1981, p. 47 «había estado "resolviendo" el problema del gran superávit de personal poco cualificado».
- Presencia por primera vez en la historia contemporánea de Canarias de flujos migratorios de isleños hacia Europa, contabilizables en torno a 8.033 efectivos en el periodo comprendido entre los años 1964 y 1975; y que, en opinión de quienes han estudiado el fenómeno, correspondería a mano de obra semiespecializada que «pudo» utilizar su estancia en el continente para reforzar su preparación en busca de alcanzar perfiles idóneos para la demanda de empleo de un sector hostelero aún huérfano de mano de obra local instruida (J. F. Martín Ruiz, 1984-86).
- Incremento notable de los flujos migratorios entre la Península y Canarias, que, de nuevo, tal como comenta el profesor Moreno Becerra, 1981, p. 41 «han estado "cubriendo el déficit de recursos humanos cualificados", que no podía facilitar la fuerza de trabajo de la región». Sin embargo, estos flujos eran compensados con la emigración en sentido contrario, de tal forma que la vinculación entre el Archipiélago y la Península y Baleares seguía viéndose determinada por el trasvase de empleo cualificado que en Canarias comprendía buena parte del funcionariado y personal de fuerzas armadas y cuya permanencia en el destino siempre fue aprehendida como temporal y cíclica.
- Con todo, el balance siempre positivo de la inmigración en relación con la emigración, que se vio incrementado en los años en los cuales se consolidó el inicial «despegue» turístico, nos informa de la incorporación de fuerza de trabajo cualificada, que, habiéndose formado en origen, iba a «solventar» las necesidades de mayor especialización en la intendencia de la nueva industria.
- De igual manera se puede aventurar un postulado similar en relación con la inmigración de procedencia extranjera que conformó un incesante incremento de la población no española cuya «trascendencia fue grande, ya que [...] ocuparían los puestos claves de las compañías transnacionales: gerentes, administrativos y empresarios hoteleros».

Como corolario, resulta admisible como hipótesis de trabajo la presencia de ese segundo componente estructural, que se materializa en la presencia en ambos periodos de un alto nivel de mano de obra fácilmente reconvertible en aparceros y «muchachos de servicio» en el primero de ellos o en albañiles y camareros en el segundo, quedando los puestos de trabajo cualificado en manos de trabajadores del exterior ya duchos en las tareas de gestión.

Además, la presencia de adecuadas infraestructuras, tercer componente estructural que igualmente coadyuva al éxito de toda empresa de naturaleza turística, no es reconocible en el primero de los escenarios estudiados. Y, de este modo:

- Contando con el hecho de que la industria en los dos destinos canarios se desarrolló a partir de los viajes de europeos en busca de cura de enfermedades tales como la tuberculosis, y siendo Madeira precursora en estos desplazamientos atlánticos¹⁶,

⁽¹⁵⁾ J. L. MORENO BECERRA, *Educación y fuerza de trabajo en Canarias*, Editorial Insular Canaria, S. A., S/C de Tenerife, 1981, p. 46.

⁽¹⁶⁾ RUI CAMPOS MATOS, «Madeira y Canarias en el siglo XIX: la arquitectura del turismo terapéutico. Dos health resort atlánticos», *CATHARUM*, N° 15, 2016, p. p 15-27; ALBERTO VIERA, «The islands and the Atlantic System», *Centro de Estudos de História do Atlântico*, <http://www.madeira-edu.pt>.

ya en las primeras aportaciones de los viajeros decimonónicos se hace alusión a la escasa prestancia de las pocas «fondas españolas» (en contraposición a las villas madeirenses) destinadas a su acogida; de tal forma que muchos de ellos recomendaron a sus compatriotas la pernoctación en haciendas o villas ofertadas graciosamente por particulares¹⁷.

Por ello, tanto en Puerto de la Cruz como en Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Brígida solo se logró alcanzar un nivel de hospedaje acorde con «los gustos» de los turistas cuando, ya avanzada la década de los años ochenta, comenzaron a operar los denominados «hoteles ingleses»¹⁸.

Tal circunstancia nos aporta un primer ejemplo sobre la penuria (al menos en sus inicios) de la infraestructura alojativa, que poco a poco se fue solventando gracias a la conjunción de iniciativas varias.

- En otra dimensión del asunto que nos ocupa sabemos que algunos autores (viajeros y aventureros europeos) informaron desfavorablemente sobre las condiciones de la red viaria insular y la estructura del transporte. En concreto, se conocen las anotaciones recogidas por Sabino Berthelot¹⁹ que incidían sobre el hecho de que

...Los principales caminos de estas islas están pavimentados con guijarros del mismo tipo que los de las calles de Londres. Hay pocos coches ligeros en (...) Santa Cruz y La Laguna; pero los tienen más por ostentación que para usarlos, pues los caminos son empinados y rocosos y, por tanto, inadecuados para los carruajes; van tirados por mulas.

Nada más salir de Santa Cruz para tomar camino de La Laguna, uno se siente tentado de volver atrás desde que da los primeros pasos...

El camino al principio está bien cuidado; se le conoce como Camino de los Coches, pero su nombre alude más al uso que puede dársele que a lo que en realidad es, pues los artefactos rodantes son todavía escasos en Canarias...

Por consiguiente, cabe apreciar que, aún en la primera mitad del siglo XIX, no se había desarrollado por entero el proyecto de reforma de los caminos reales que emprendiera en el año 1761 el rey Carlos III, contando con el proyecto identificado como Plan Ward²⁰.

Igualmente, el transporte en esa época se realizaba en carruajes, corsas o a pie por antiguos caminos de remembranza señera y, en ocasiones, claro significado ancestral. Transporte que solo alcanzó a reproducir las condiciones ergonómicas propias de los circuitos del *Grand Tour* europeo cuando aparecieron los nuevos transportes tras la introducción del primer vehículo a motor, que en Tenerife fue un automóvil de la casa Panhard y Levassor adquirido por D. Farrow Sidall Bellamy.

Por otra parte, Monsieur Louis Alexandre compró a la fábrica Panhard y Levassor un vehículo para usar como guagua de servicio público que adquirió a su muerte D. Louis Camacho, aunque la conduciría su socio. Y es entonces, cuando, con miras a rentabilizar su explotación, establecen el punto de salida en La Laguna, final del trayecto del recién inaugurado tranvía, realizando un primer viaje entre la plaza de la Concepción de dicha ciudad y el Grand Hotel Taoro el 31 de mayo, con parada en el hotel que el madeirense regentaba en Tacoronte. Y, así, quien debe ser considerado como abanderado del transporte público a motor destinado al uso de los visitantes fue D. Louis G. Camacho, quien primeramente inauguró y dirigió el hotel Camacho en Tacoronte, años más tarde reconvertido en el Internacional Hotel del matrimonio Baker²¹.

De igual forma, en otras islas, la presencia de las compañías británicas conllevó la introducción del automóvil. Primero fue el comerciante italo-francés J. Bautista Carló Guerey, quien desde el año 1864 representó a la casa Blandy en Canarias; y esta, constituida como Grand Canary & Blandy's Engineering Co., fue pionera en la importación de vehículos en Gran Canaria²². En concreto, fue concesionaria de la marca Ford en la isla,

(17) CEn la exacerbada crítica de las condiciones de hospedaje son especialmente demoledores los comentarios vertidos por las británicas Olivia Stone y Elizabeth Murray.

(18) Y, bajo esta imagen de marca, se ofertaban en el continente (ver SAMUEL BROWN, *Madeira, Islas Canarias y Azores*, 1ª ed. en español, de la 11 ed. en inglés (1919), Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2000.

(19) Citados por G. ALEMÁN, *Llega el automóvil*, Rincones y recuerdos de Tenerife, Ediciones IDEA, S/C de Tenerife, 1998.

(20) Tal situación se mantuvo durante las siguientes décadas, por cuanto se conoce que en la intervención en el debate de los presupuestos del Estado en el Senado, celebrado el 2 de diciembre de 1905, el senador palmero D. Pedro Poggio y Álvarez alertaba al ejecutivo sobre el estado de las vías de circulación insulares (G. ALEMÁN, 1998, p. 50).

(21) También construyó en Tacoronte otro hotel con igual denominación, tras la compra al Ayuntamiento de 941,25 metros cuadrados anexos a una casa y sitio propiedad de su esposa Rosa González. Además, el señor Camacho y William Harris, agente de la Compañía Elder, se encargaban de la recepción de los visitantes que arribaban al muelle santacrucero y programaban su viaje y estancia en los hoteles, ya señeros, de Puerto de la Cruz.

(22) F. CARNERO LORENZO – J. S. NUEZ YÁNEZ, «La empresa Blandy Brothers, de Madeira a Canarias, 1885-1936», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 56, Las Palmas de Gran Canaria, 2010, p. p. 311-344; M. SUÁREZ BOSA, «The Role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth Century», *International Journal of Maritime History*, 16: 1, 2004, p. p. 95-124.

luego traspasada a la familia Ley; y, por último, representada a partir del año 1946 por Ángel Lang-Lenton.

Y en ese entorno de Las Palmas de Gran Canaria los primeros vehículos de tracción no animal posibilitaron que sus visitantes realizaran el famoso tour conocido como «La vuelta al mundo», que les facilitaba el disfrute de los pagos anexas a Santa Brígida (en particular, el Monte Lentiscal, La Atalaya y el cráter de Bandama²³).

De esta manera, y según lo comentado, además de constatar la escasa dimensión de la red viaria anexa a los núcleos turísticos, el transporte solo logró alcanzar el nivel exigido por los turistas cuando la industria ya se encontraba en plena etapa de decadencia.

- Por lo demás, el transporte de viajeros desde Europa lo realizaban las propias empresas fruteras, que, a su vez, invirtieron en la construcción del Puerto de La Luz y de Las Palmas y en las mejoras realizadas en el de Santa Cruz de Tenerife, quedando el antiguo muelle de Puerto de la Cruz desvinculado de este emprendimiento. La inversión en estas estructuras mejoró notablemente las potencialidades del atractivo turístico de las dos islas centrales²⁴.

- Esto es, y a modo de resumen, las infraestructuras imprescindibles para que pudiera florecer un próspero negocio de turismo seminal de élite tardaron en materializarse y siempre contaron con la intervención de agentes vinculados con las grandes compañías fruteras.

Por otra parte, en la otra época de despegue del nuevo turismo de masas habremos de constatar que el recuerdo de la primera poco o nada se reconocía en los años posteriores a la finalización de la Guerra Civil española.

- Así, en pleno ejercicio de ordenamiento de la economía insular realizado por el Mando Económico en Puerto de la Cruz, solo constaban como hospedería de prestancia el hotel Marquesa, que había sido vendido por los herederos de la marquesa de la Candia a Miguel Caparó y Busquets, quien se encargó de regentarlo hasta comienzos de los sesenta; el hotel Martiánez, cerrado desde el año 1939 afectado por la Segunda Guerra Mundial, y arrendado en 1953 por Enrique Talg Schulz, o el hotel Monopol, que en 1905 tomaría su denominación actual al pasar a propiedad del alemán J. M. Knörnschild y su esposa británica y que en el año 1928 fue adquirido por el matrimonio formado por Erna y Carlos Gleixner, quienes representan el origen de una saga familiar que en la actualidad lo sigue regentando con esmerado cuidado.

Por contra, en Las Palmas de Gran Canaria sí resultó evidente la influencia del acervo histórico del turismo decimonónico; en concreto, en esos años operaban, entre otros, los siguientes *resorts*: el Grand Hotel Santa Catalina; el hotel Santa Brígida, que abrió sus puertas el 19 de abril de 1898 «respondiendo a las exigencias de la distinguida sociedad inglesa. Situado un poco más arriba del Quinney Bella Vista Hotel», tras los años de decadencia, reinicia su actividad a fines de 1950 por iniciativa de D^a Dorothy Quiney de Park²⁵; o el hotel Parque, que comenzó a ofertar sus servicios en el año 1936 refrendando la historia de otros varios: el Gran Hotel Metropole, entre otros. Resultaba así la siguiente infraestructura de oferta:

Hoteles de lujo	1
Hoteles de 1 ^a	2
Residencias	4
Hoteles de 2 ^a	9
Hoteles de 3 ^a	2
Pensiones	42
Casas de huéspedes	26

⁽²³⁾ A. SANTANA SANTANA – M^o del PINO RODRÍGUEZ SOCORRO, *El Monte Lentiscal, un espacio de larga tradición turística*, Ediciones IDEA, 2006.

⁽²⁴⁾ El muelle de La Luz se comenzó a construir en el año 1883 bajo la dirección de Juan León y Castillo y vio finalizado sus obras en 1902; y, mientras se trabajaba en él, diversas compañías establecieron sucursales en su entorno. En 1884 lo hace la Elder Dempster; en 1885, la Blandy Brothers (que ya operaba en Madeira), y en 1887, la regentada por la familia Miller; justamente en años previos a la inauguración de los dos «Grands Hotels» en Puerto de la Cruz y Las Palmas y de la inauguración de los tranvías.

⁽²⁵⁾ P. SOCORRO SANTANA – M. del PINO RODRÍGUEZ SOCORRO. *El Hotel Santa Brígida: Historia de un emblema del turismo en Gran Canaria (1896-2012)*, Anroart Ediciones, Las Palmas de Gran Canaria, 2012.

- Todas estas iniciativas comportaron un renacimiento del turismo en Las Palmas de Gran Canaria, que, tras la ampliación del aeródromo de Gando en 1961 (cuando adquiriría la categoría de aeropuerto internacional), posibilitó la expansión de la capital como destino emblemático del turismo en Canarias, categoría que habría de compartir en exclusiva con Puerto de la Cruz, ciudad que vio incrementada su accesibilidad tras el arribo de vuelos chárter a Los Rodeos, de bajo coste tarifario, instaurando un modelo de dependencia de los agentes exógenos: Thonsom, TUI, Thomas Cook, que conllevó la expansión de la demanda hasta la cota de los 25.164 visitantes diarios.

Justamente, el aeropuerto de Los Rodeos, que se comenzó a construir en 1936, vio incrementada su pista de aterrizaje en 500 metros en el año 1963, permitiendo la operatividad de los primeros reactores de largo recorrido.

Sin embargo, como bien reconoce J. A. Hernández en su trabajo «El hándicap del transporte aéreo para el desarrollo inicial del turismo de masas en Canarias», *Cuadernos de Turismo*, nº 28, 2011, p.p. 75-91, los progresos en la aviación comercial fueron totalmente ajenos a las iniciativas locales.



Puerto de la Cruz en los Comienzos de la Urbanización de Martiánez

- Por consiguiente, las infraestructuras se fueron consolidando a la par que se iba avanzando en la implementación del turismo, en que el emprendimiento privado se vio apoyado por las administraciones, principalmente durante la gobernanza del Mando Económico.

Y, de esta forma, la acción decidida de las autoridades que lo presidieron, generales García Escámez, Serrador y Duque de la Torre, en conjunción con la iniciativa innovadora de autoridades señeras, conformaron un marco de referencia representativa que supo encarar las distintas directrices dimanantes de los apoyos estatales.

En otro orden de cosas, debemos atender el análisis de un cuarto componente estructural análogamente imprescindible con miras a garantizar la exitosa consolidación del negocio, y que se materializa en la constatación de la idoneidad de los destinos en relación a la propuesta de modelo de explotación de los amplios recursos ambientales.

- Según ello, en el siglo XIX tanto Puerto de la Cruz como Las Palmas de Gran Canaria y Santa Brígida compartían con Funchal múltiples virtudes ambientales muy caras a los visitantes que buscaban cura de enfermedades varias; y, en consecuencia, el turismo por y para los *invalids* floreció con total éxito inicial en esos marcos geográficos.

- Sin embargo, algunos eventos coyunturales (epidemias, erupción del volcán Chinyero y, ante todo, el estallido de la Primera Guerra Mundial) fueron coadyuvando a la casi desaparición de este turismo de salud.

- Por el contrario, los esfuerzos realizados por los generales que presidieron el Mando Económico se centraron en la promoción de una oferta de prestigio, característica de la planta alojativa que se iba consolidando en las grandes ciudades españolas. De este modo, se construyeron nuevos hoteles: el Mencey o el parador de Fuerteventura y se remozaron el Grand Hotel Taoro y el Santa Catalina.

- Mas, inmersos ya en la década de los sesenta, los «gustos» o «modas» de la nueva clase media europea fueron otros; e, igualmente, su disponibilidad de renta. Los vuelos chárter comenzaron a remitir a Canarias flujos masivos de visitantes deseosos de disfrutar de los baños de mar y de los beneficiosos efectos de la exposición solar. Por consiguiente, los destinos clásicos, afectados durante una buena parte del año por la «panza de burro», poca resistencia pudieron ofrecer ante la promoción de la nueva oferta que, lenta pero inexorablemente, se iba desarrollando en las vertientes de sotavento de las islas.

- Por ello, cabe constatar que la estrategia inicial pronto resultó espuria y obsoleta por motivos totalmente diferentes a lo que había ocurrido en los primeros años del siglo, ya que la implementación de oferta en las vertientes de sotavento de las dos islas centrales fue detrayendo inversiones en los dos núcleos originarios.

Por último, la presencia y la fortaleza de la iniciativa de los denominados «emprendedores visionarios» confirman la necesidad de explicitación de un quinto componente estructural igualmente apreciado para que todo emprendimiento pueda cuajar y florecer adecuadamente. Por ello, podemos aseverar que durante la primera de las etapas en estudio:

- Si bien algunas propuestas seminales en relación a la explotación del turismo de salud se pueden vincular con personajes destacados de la alta sociedad isleña, como ya se ha venido remarcando, el proceso de su materialización exigió la intervención casi en exclusiva de iniciativas foráneas. Así, cabe destacar que

I. En 1751, Thomas Heberden propone Funchal como destino para la cura de la tuberculosis.

II. En 1814 comienza a operar la fonda Jackson en Puerto de la Cruz, yel tándem formado por William Richardson y Daniel Guerin regenta una hospedería en Santa Cruz de Tenerife desde 1833.

III. Además, entre 1834 y 1852 «the annual average of invalids [en Madeira] oscillated between 300 and 400, mostly English», de tal forma que en 1859 se construye el primer Sanatorium en Madeira dedicado a la cura de los *invalids*²⁶.

IV. Por otra parte, corría el año 1865 cuando Nicolás Benítez de Lugo propone la construcción de albergues en La Orotava y el Puerto de la Cruz «que sirvieran de alojamiento a extranjeros, que bien por enfermedad o placer, visitan las localidades»²⁷. Mientras que, en 1880, D. Louis Gómez Camacho inaugura su hotel en la calle de La Marina en S/C de Tenerife tras su arribo a las Islas aquejado por el asma.

V. De igual manera, en Las Palmas de Gran Canaria existía en la primera mitad de la centuria el hotel Inglés, propiedad de Georgiana Manly. Mas, en la capital, la primera iniciativa empresarial turística con cierta relevancia la emprendió en el año 1876 el comerciante gallego D. Ramón López, quien alquila una casa propiedad de D. Melchor Manrique de Lara, sita en la calle San Francisco, número 37, convirtiéndola en la célebre fonda Ramón²⁸.

VI. Por consiguiente, poco o nada aportó la iniciativa local en el comienzo del ciclo de vida de los destinos seminales.

- Es más, ya en su fase de consolidación, cabe observar un escenario en el cual los inversores extranjeros controlaban y dirigían todo el proceso. Y, a modo de ejemplo

⁽²⁶⁾ RUI CAMPOS MATOS, «Madeira y Canarias en el siglo XIX: la arquitectura del turismo terapéutico. Dos health resort atlánticos», *CATHARUM*, N° 15, 2016.

⁽²⁷⁾ N. GONZÁLEZ LEMUS – P. MIRANDA BEJARANO, *El turismo en la Historia de Canarias*, Nivaria Ediciones, 2002.

⁽²⁸⁾ M. RAMOS ALMENARA, *Hotel Europa, el comienzo de la hotelería gran-canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, 2005.

paradigmático, sirva la siguiente descripción de la gestación de los dos grandes hoteles de referencia:

I. En primer lugar, y en relación con el hotel Santa Catalina, se conoce que la empresa encargada de llevar a cabo su edificación fue la Canary Islands Company Limited, con domicilio social en Londres y constituida en 1888.

II. Fueron socios fundadores Wallace Willian Cragg, John Alexander Swanston, Joseph Miller, Henry Clarke, John Greenish, Charles John Marrian y Willian Matthew; mientras que en la junta local la figura de mayor renombre fue la del conde de la Vega Grande, Fernando del Castillo Westerling.

III. De común acuerdo eligieron unos terrenos sitios entre la ciudad de Las Palmas y el Puerto de La Luz, la Vega de Santa Catalina, propiedad de Juan Bautista Carlo y Guercy; y, una vez realizada la firma de venta de los terrenos, se inició la construcción.

IV. Para el diseño del hotel, el arquitecto James M. MacLaren, nombró como director de obra a Norman Wright, arquitecto igualmente inglés residente en la isla, y, además, también se apoyó en un profesional local, Laureano Arroyo, como arquitecto inspector; mientras que las obras de carpintería las ejecutó Luis Acosta, «*ebanista local de reconocido prestigio*». Fue director en sus inicios Hugo Goetz, y «*en 1904 lo era Joseph Ratehffe Edibury cuando solicita al ayuntamiento permiso para ampliar el llamado pabellón sur con proyecto de Fernando Navarro*»²⁹.

- Por tanto, en el proceso de gestación de dicho hotel se observa un sistema relativamente «tópico» y típico, en que un visionario/inversor extranjero adquiere a un hacendado local los terrenos para la explotación del suelo. En el proyecto del inversor entra la figura de algún intermediario local, en este caso el conde de la Vega Grande. Y, por último, el arquitecto, también inglés, trabaja en conjunción, por un lado, con un compatriota asentado en la isla como director de obra, y, por otro, con un profesional grancanario.

En relación con el Grand Hotel Taoro, sabemos que fueron sus precursores Esteban Salazar y Ponte, conde del Valle de Salazar, y Jorge Pérez Ventoso (terrateniente enriquecido tras las desamortizaciones), quienes toman la primera iniciativa, y «el 11 de abril de 1886 se inscribió la Compañía de Hoteles y Sanatorium del Valle de La Orotava. [...] Se abrió como hotel el 1 de noviembre de 1886 [...] y se denominaría Hotel Martíáñez»³⁰.

I. Dicha labor provocó una segunda iniciativa impulsada por la acción de empresarios anglosajones, liderados igualmente por William Harris; y, así «La Taoro, Compañía de Construcción y Explotación de Hoteles y Villas del valle de La Orotava, se constituyó con capital inicial de 20.000 £ en participaciones de 20 £ cada una».

II. Esta nueva Compañía promovió la «adquisición de una porción de cierta propiedad llamada La Paz en Orotava, Tenerife, Canary Islands; según contrato firmado el 23 de enero en 1889. Formalizado el contrato, se constituye la Sociedad de acuerdo a la legislación británica, según Ley de Compañías de 1862; estableciéndose un Consejo de Directores en número superior a tres y menor que cinco; todos ellos de nacionalidad británica»³¹.

III. Su consejo directivo estuvo constituido por el presidente, Edward Beanes; el vicepresidente, Arthur Henry Pring, y Agustín Delgado actuando como secretario. Mientras que en la Primera Junta Local comparecían Nicolás Dehesa Díaz, Víctor Pérez González, Antonio María Casañas, Agustín Espinosa Estrada, Sebastián Fernández Montañez, Luis Rodríguez Padrón y Felipe Machado del Hoyo.

IV. Actuaron como intermediarios aquellos que organizaban y programaban los traslados y las excursiones, sobresaliendo entre ellos el ciudadano madeirense D. Louis Camacho y Mr. Blise, representante de las navieras en Tenerife.

⁽²⁹⁾ P. GONZÁLEZ SOSA, «El arquitecto del primer Santa Catalina», *laprovincia.es*, sábado 8-1-2011.

⁽³⁰⁾ GONZÁLEZ LEMUS, N. y P. G. MIRANDA BEJARANO, (2002), *El turismo en la historia de Canarias*, Cabildo Insular de Tenerife, La Laguna.

⁽³¹⁾ *Ibidém.*



Néstor Martín Fernández de la Torre.

V. Se edifica entonces el Grand Hotel Taoro, que se inauguró el 22-12-1890 y que ofertaba inicialmente 115 habitaciones. Como ya se ha comentado, su arquitecto fue el francés Adolph Coquet, famoso arquitecto fracmasón que había construido el mausoleo de la Quinta Roja en La Orotava. A su vez, Coquet contó como director de obra con el ingeniero británico Vicars Boyle. La obra fue supervisada por su amigo Víctor Pérez González. En sus inicios dirigió el hotel el coordinador de la compañía Charles Howard Hamilton (1849-1910), «segundo mayor accionista y [que] controlaba la marcha económica del hotel hasta su muerte».

Por consiguiente, en el comienzo del turismo de élite:

- A. de nuevo la incipiente industria prosperó con intensidad solo en los municipios de Puerto de la Cruz, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Brígida;
- B. sus perspectivas de éxito y posterior desarrollo estuvieron enteramente «controlados» y supervisados por las empresas británicas;
- C. los promotores de los emprendimientos siempre estuvieron vinculados con inversores extranjeros, principalmente anglosajones, quienes, a su vez, organizaban tanto los desplazamientos desde el continente como la intendencia insular de la industria; y
- D. los hacendados locales, que, en ocasiones, comparecen como promotores de la industria, apenas intervienen en su explotación.

En otro orden de cosas, durante la segunda etapa:

- Si bien algunas propuestas seminales en relación a la explotación del turismo de masas se pueden vincular con personajes destacados de la alta sociedad isleña, el proceso de su materialización exigió la intervención de capitales de variada procedencia y, sobre todo, del esfuerzo crediticio realizado por el Estado. Así, cabe destacar que:

I. En Gran Canaria, esta primera explosión coincidió con la labor decidida de tres figuras emblemáticas: Matías Vega, Néstor Fernández de la Torre y el conde de la Vega Grande. De su labor sobresalen algunos emprendimientos de relevancia paradigmática en el devenir del turismo en dicha isla, incluso con anterioridad a la implosión de la industria. A modo de ejemplo, anotemos los que siguen:

- El pintor y estilista Néstor supo recoger la tradición cosmopolita de Las Palmas de Gran Canaria; y conjugando sus comentarios vertidos en la revista *Isla* y contando con la ayuda de las administraciones afrontó la modernización de los espacios de atracción turística capitalinos. Sus idealizaciones del nuevo «canarismo», el Pueblo Canario, el parque Doramas o el parador de Tejeda, han perdurado en la contextualización de un nuevo concepto de «tipismo», y son bases seminales del futuro desarrollo de la identidad canaria.
- Por lo demás, su imbricación en los entresijos profesionales le llevó a participar en la junta directiva del Sindicato de Iniciativas y Turismo, luego reconvertido en el CIT de la capital, de cuya labor y de la acción de Matías Vega devino la mejora de las redes de comunicación insulares, el renacimiento del turismo en la zona del Monte Lentiscal, donde se reinaugaría en 1965 el hotel Santa Brígida, la remodelación del hotel Santa Catalina y la apertura del hotel Parque, así como la dotación de nuevos recursos turísticos: Casas Museos de Colón y de Pérez Galdós o el Jardín Canario, entre otros.
- Mas con todo, en la expansión posterior de la nueva industria en la isla de Gran Canaria, destaca sobremanera la labor desarrollada por Matías Vega Guerra, presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria entre los años 1945 y 1960, quien en su primer mandato elige nueve consejeros en busca del relevo generacional «de los

“viejos políticos”, en expresión tan querida a los franquistas», y determina casi en exclusiva la expansión turística insular³².

- Por otra parte, el poder económico de larga trayectoria del condado de la Vega Grande debió dejar de igual manera su impronta en el nuevo proceso. Sin embargo, el desarrollo turístico de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria no concitó el interés del condado, cuyos representantes no participaron en la fundación y posteriores trabajos del CIT capitalino hasta que en la Junta General celebrada el 24 de enero de 1962 comparece como vocal de dicha entidad D. Alejandro del Castillo y Bravo de Laguna. Justamente, el nuevo conde se implica en la industria del ocio tras informar al CIT, con fecha 17 de agosto de 1960, sobre el proyecto de abrir un concurso para la urbanización de 1.060 hectáreas de su propiedad sitas en el entorno de Maspalomas³³.

II. Con todo, la relevancia del Puerto de La Luz y de Las Palmas favoreció el tránsito de viajeros y comerciantes, quienes recalaban durante cierto tiempo en la capital, hospedándose en los antiguos hoteles y en algunos otros, sitios en casonas remozadas y convertidas en pequeñas residencias. Por ello, el declive del turismo en Gran Canaria no alcanzó las cotas que se conocieran en Puerto de la Cruz durante el periodo de entreguerras³⁴.

III. Además, esta actividad era organizada por la agencia de viajes Wagons Lits, que en esa década decide enviar como delegado en la isla a José Barbero, quien organizó una reunión en la Casa del Turismo, situada en el Parque Santa Catalina, a la cual acudieron, entre otros, Francisco Pérez Naranjo, a la sazón presidente de dicha sociedad; Felipe de Gunte, director del hotel Santa Catalina, y el abogado Fernando Trujillo. En dicha reunión se acordó la constitución informal de una asociación, según la cual cada socio aportaría 250 pesetas con miras a emprender el gran proyecto de transformación de Las Canteras en un importante centro de recepción de turistas extranjeros.

IV. Esto es, cabe entrever cómo en la promoción del frente de playa de Las Palmas de Gran Canaria se produjo un maridaje entre las iniciativas locales y algunas de procedencia nacional. Y así, y como primer emprendimiento, los personajes citados se comprometieron a adquirir algunas viviendas que posteriormente transformarían en residencias hosteleras. Como resultado, en el año 1956 se inauguró la primera de ellas, denominada Mar Azul, situada entre las calles Galileo y Olof Palme.

V. La asociación siguió reconvirtiendo casonas en hospederías, y en fechas posteriores ya operaban las denominadas Vista Mar, Brisa Mar, Solymar, Castro, Reina y Beamar. De este modo, la iniciativa inicial «tentó» la codicia de empresarios vinculados a los negocios navales y en el mes de diciembre de 1964 la nueva empresa Horesa S. A. inaugura hotel Caracolas, su primer hotel. Dicha empresa, en la que participó de forma notable el arquitecto Manuel Roca Suárez, edificó igualmente el hotel Rocamar, culminando su actuación con la inauguración del hotel Cristina, que comenzó a operar el 24 de abril de 1971, tras un protocolario acto de apertura al que acudieron muchos integrantes del nuevo resurgir turístico: el ministro Alfredo Sánchez Bella; el por entonces presidente del Cabildo, Juan Pulido Castro; el gobernador civil de Las Palmas, Alberto Fernández Galar, y los empresarios Manuel Guersí Sánchez, presidente de Turinsa S. A., su vicepresidente, Tomás Roca, y el consejero delegado José Antonio Barbero³⁵.

VI. De este modo, la playa de Las Canteras alcanzó en un plazo temporal no muy amplio la deseada adecuación como zona turística emblemática de la ciudad, categoría que no lograron desarrollar ni Secundino Zuazo ni Manuel de la Peña³⁶.

VII. Por otra parte, en Puerto de la Cruz, además de las iniciativas de las familias Talg y Weyler, el auténtico artífice de su transformación fue Isidoro Luz y Cárpen-ter.

⁽³²⁾ J. ALCARAZ ABELLÁN, *Matías Vega Guerra*, Editorial Benchomo, Las Palmas de Gran Canaria, 1994.

⁽³³⁾ V. HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, *El Centro de Iniciativas y Turismo de Gran Canaria*, Real Sociedad de Amigos del País, Las Palmas de Gran Canaria, 1994.

⁽³⁴⁾ En concreto, en los años cincuenta del pasado siglo, los «chonis» disponían del hotel Tower, sito en pleno centro de la playa de Las Canteras, donde el director, Antonio Galán, ofrecía pequeñas casetas en las que sus clientes podían cambiarse de ropa sin exponerse a la censura del todopoderoso obispo Pildain. E, igualmente, la compañía Elder construyó y dirigió el hotel Metropole, donde se hospedaban sus altos cargos.

⁽³⁵⁾ Según información recopilada por el cronista de la ciudad Juan José Laforet.

⁽³⁶⁾ F. MARTÍN GALÁN, *El mar, la ciudad y el urbanismo*, Autoridades Portuarias de las Islas Canarias, 2007.



Isidoro Luz y Cárpenter

VIII. En particular, resulta emblemática su labor durante el periodo comprendido entre los años 1944 y 1963; pues su empeinado empeño en dotar a su municipio de las infraestructuras y reglamentaciones imprescindibles para adecuarlo a la expansión del nuevo turismo europeo no cabe reducirlo solo a su gestión local, ya que abanderó otras intervenciones más notorias. En particular:

- Como consejero del Cabildo Insular desde el año 1945 y presidente entre los años 1962 y 1964, supo impulsar diferentes obras de gran trascendencia para la consolidación del negocio turístico en Tenerife.
- Habiendo solicitado en acuerdo del 30 de mayo de 1955 la declaración de Puerto de la Cruz como Zona de Interés Turística, la propuesta es rubricada formalmente por el Ministro Gabriel Arias Salgado con fecha 13 de octubre del mismo año y publicada como Orden en el BOE de 26 de octubre.
- El 17 de octubre de 1958 la Comisión de Urbanismo de Santa Cruz de Tenerife aprueba dos acuerdos imprescindibles para consolidar las iniciativas de don Isidoro: el Plan General de Ordenación Urbana del Puerto de la Cruz y el Proyecto de Urbanización de la Avenida de Colón y de la Plaza Triangular.

IX. Entonces, contando con estas iniciativas y normativas, el núcleo periurbano de Puerto de la Cruz se va a expandir de forma considerable, por cuanto la zona de Martiánez va a acumular la mayoría de iniciativas urbanísticas. Buena parte del terreno afectado por el PGOU pertenecía por herencia a los hermanos Fernández Perdigón, quienes contaban con una superficie de 51,784 hectáreas en todo el entorno del valle de La Orotava, 25,5166 de ellas en el municipio de Puerto de la Cruz; mayoritariamente en el Llano de Martiánez. Entre esas iniciativas seminales podemos enumerar las que siguen:

- Inicialmente, y acorde con la reglamentación del PGOU, al menos 184,7437 hectáreas de terreno fueron clasificadas con la categoría de suelo urbano.
- Los primeros proyectos se desarrollaron en dicha zona, donde ya existía cierta infraestructura turística. En concreto el hotel Martiánez y la piscina, inaugurada el 24 de mayo de 1940, iniciativa de Tomás Reid y Alejandro Baillon respaldada por buena parte de la comunidad británica radicada en Puerto de la Cruz.
- Entre los primeros logros alcanzados en dicha zona destacan los que siguen:
 - o La sociedad formada por Albert Verburgh y Walter Vandeputte comienza a construir en 1957 el hotel Bélgica, que operará desde la temporada 1958-59.
 - o Cándido García San Juan solicitó el 9 de julio de 1957 licencia de obras para la construcción del hotel Gran Tenerife Playa según proyecto de Luis Cabrera Sánchez-Real, autorizada el 6 de mayo de 1958.
 - o De nuevo es el arquitecto Luis Cabrera y Sánchez-Real quien en 1959 realiza el proyecto del hotel Las Vegas, encargado por una sociedad compuesta por siete accionistas («Los Siete Magníficos»), entre los que sobresale la figura de Luis Díaz de Losada y García³⁷.
 - o El 26 de febrero de 1958, María Angustias Ybarra y Jiménez de la Serna inicia el procedimiento de formalización para la construcción, en terrenos pertenecientes a los hermanos Fernández Perdigón, del hotel Valle Mar, que iniciará su actividad en 1959. Se propone como director a Enrique Talg Wyss, quien declina la oferta ante la responsabilidad que asume al arrendarle a su padre el hotel Tigaiga.
 - o Todas estas iniciativas se desarrollaron durante los mandatos de Isidoro Luz como alcalde de el Puerto, siendo presidentes del Cabildo Insular los conocidos jefes

⁽³⁷⁾ Este empresario lagunero se encargó de la parcelación de la avenida de Colón en 1958 y la construcción de las piscinas del complejo Martiánez, inaugurado en el verano de 1971 por Felipe Machado González de Chaves.

Heliodoro Rodríguez González, Juan Ravina Méndez y el propio Isidoro Luz.

X. De este modo, a comienzos de los años setenta, Puerto de la Cruz había alcanzado igualmente un notable desarrollo en la implementación del negocio turístico.



Puerto de la Cruz en plena expansión turística a comienzos de los años setenta

4. CONTRASTE CUALITATIVO DE LOS COMPONENTES ESTRUCTURALES Y FUNCIONALES.

De acuerdo con los comentarios vertidos en el párrafo anterior, podría parecer que las invariantes estructurales que se reconocen en la configuración de la industria turística en las dos etapas bajo estudio no muestran disparidades de entidad cualitativa considerables. Esto es:

1. En ambas el Archipiélago fue codiciado por las potencias europeas y/o el Estado español con miras a beneficiarse de su situación geográfica y sus inmejorables condiciones para la explotación de recursos transoceánicos.
2. Por lo demás, la abundante mano de obra poco cualificada, afectada de salarios míseros, posibilitaba su trasvase desde los sectores marginales de la agricultura a los nuevos emprendimientos de naturaleza claramente capitalista. Y, mientras, los trabajadores cualificados fueron «reclutados» lejos del Archipiélago.
3. Sin embargo, la lejanía de las Islas y su aislamiento secular no aportaban las infraestructuras alojativas y de servicios que demandaba el nacimiento de novedosos negocios. Mas, con todo, a medida que se fueron implementando los vinculados con el turismo, tanto las diferentes administraciones como las iniciativas privadas coadyuvaron a la mejora de aquellas.
4. Por lo demás, si bien en los últimos años del siglo XIX la climatología insular pudo competir con la ya reconocida en Madeira y propiciar el desarrollo de los viajes de europeos que buscaban mejoría para sus enfermedades, diversos *shocks* coyunturales determinaron el declive de la incipiente industria.
5. De igual manera, tanto Puerto de la Cruz como Las Palmas de Gran Canaria ofertaban al comienzo de la expansión económica continental localizaciones «paradisíacas» demandadas por quienes iban adentrándose en los beneficios del denominado «Estado del Bienestar». Por consiguiente, en 1974, cuando la primera crisis del petróleo atemperó su crecimiento, ambas localidades aún continuaban en plena expansión de la oferta, que, además, ya competía con los nuevos complejos que se fueron inaugurando en las vertientes de sotavento de las dos islas centrales.
6. En otra dimensión del discurso, si bien ciertos hacendados locales pueden ser percibidos como impulsores de la industria del ocio en la decimonovena centuria,

la iniciativa real, esto es, las fuentes de inversión y el control del negocio, siempre recayó en agentes foráneos.

7. Con todo, en el siglo XX, y tras la actividad desarrollada por los mandatarios militares antes de 1955, los esfuerzos de gestación de la nueva industria se repartieron a la par entre algunos agentes locales y otros externos, quienes actuaban en conjunción con intereses extranjeros, y todo ello alentado por la decisiva intervención estatal comprometida en la concesión de préstamos y en el impulso de la mejoría de las infraestructuras.

Por consiguiente, parece que el isomorfismo epistemológico que pudiera identificar la dinámica de la industria turística en ambos escenarios históricos solo quedaría en



Fotos de Las Canteras antes y después de su expansión turística

entredicho en relación a la dispar participación del empresariado local y, en consecuencia, a su nivel de dependencia con relación a diversos impactos de carácter coyuntural. Y, según ello, aunque el modelo gráfico (figuras 1.2. – 1.4.) que nos muestra la evolución en las dos épocas parezca reproducir un único paradigma, los imponderables de la intrahistoria de cada proceso desmienten tal aseveración.

Y tal argumento se sustenta a su vez en las siguientes consideraciones:

5. CONCLUSIONES

5.1. Cabe asumir que en la fase inicial de la expansión del turismo de masas no fueron imponderables exógenos los que determinaron el estancamiento y/o declive de los dos destinos seminales, como ya ocurriera a comienzos del siglo XX tras la explosión del volcán Chinyero, la expansión de un brote de cólera en Santa Cruz de Tenerife o el inicio de la Primera Guerra Mundial. Más bien, su obsolescencia cabe identificarla con al menos dos invariantes metodológicas bien conocidas por la comunidad matemática. De este modo cabe concluir que

- la dependencia de solo tres mercados que, a su vez, se expandían por otros destinos europeos;
- la evidente inoperatividad de la logística o la explotación de una demanda fuertemente elástica con relación a los avatares socioeconómicos propiciaron una lucha por los recursos escasos sin planificación estratégica cuyo resultado conllevó la evidencia de la invariante conocida como «sobrepasamiento con colapso»

5.2. Por otra parte, el primer «fracaso» en la instauración de la industria de un turismo incipiente puede entenderse por la propia etiología de la gestión del sector, estrechamente vinculado con los intereses ultramarinos de las grandes compañías fruteras anglosajonas y poco o nada imbricado en la naturaleza endógena de las relaciones socioeconómicas insulares. Por ello, los expertos tienden a identificar el proceso con los fundamentos teóricos que determinan los conceptos de historia económica asociados con las teorías de la renta de situación o la dependencia próspera. Esto es, estaríamos ante una evidente ejemplificación del denominado «desarrollo dependiente».

5.3. Sin embargo, en el despegue inicial del turismo de masas en los años sesenta del siglo pasado, no cabe apreciar rasgo alguno que identifique el proceso con esa dependencia exógena. Más bien se debe entender el estancamiento y/o declive de los dos destinos señeros como consecuencia del desvío de inversiones hacia otras zonas que prometían mayores márgenes de productividad. Además, el enfrentamiento entre los agentes alentó esa «huida hacia adelante» que inevitablemente condujo a una lucha por los recursos escasos, conformando un modelo teórico que ya había sido estudiado por los matemáticos Vito Volterra y Alfred Lotka en torno al año 1924³⁸. Por lo demás, tal aseveración queda avalada por la escasa implicación inicial del gran capital extranjero y por la tutela institucional que ejerció la Administración del Estado.

5.4. De este modo, podemos concluir este trabajo afirmando que, aunque en su evolución las dos grandes épocas del turismo de «calidad» en las ciudades emblemáticas de Puerto de la Cruz y Las Palmas de Gran Canaria, presentan factores aparentemente de análoga naturaleza, no muestran un único modelo teórico «traducible» en similares componentes dinámicos. Pues ni la entidad cuantitativa de los diferentes negocios ni los imponderables que abocaron a la industria en cada momento histórico a su estancamiento y/o declive responden a una contextualización cualitativa unívoca.

⁽³⁸⁾ Los estudios de ambos matemáticos han permitido explicar buen número de procesos en los que dos o más generaciones de productos compiten para acaparar la mayor cuota de mercado, resultando emblemático el análisis que posibilitó aprehender la pérdida de la hegemonía que afectó a la gran multinacional IBM tras la irrupción de Microsoft y otras empresas de ofimática.

6. BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA.

ÁLVAREZ, A. (1983): *Agricultura y turismo en el Valle de La Orotava*, Tesis doctoral, Facultad de Geografía e Historia, Universidad de La Laguna.

BUTLER, R. (1980): «The concept of a Tourist Area Cycle of Evolution», *Canadian Geographer* 24, pp. 5-12.

GÓNZALEZ LEMUS, N. (1997): *Comunidad británica y sociedad en Canarias*, Edén Ediciones, Güímar.

GONZÁLEZ LEMUS, N. y P. G. MIRANDA BEJARANO, (2002), *El turismo en la historia de Canarias*, Cabildo Insular de Tenerife, La Laguna.

GONZÁLEZ, J. M. (1998): «Simulation of Economic Evolution of two Areas in Tenerife Island which compete for the European Touristic Demand», en *Atelier sur l'analyse des séries chronologiques*, Universidad de Montreal, marzo de 1998.

GONZÁLEZ, J. M. (2005): *Turismo de sol y playa: ¿Crisis coyuntural o agotamiento del modelo?*, Geneto: Ediciones y distribución, La Laguna.

KÖNING, H. (2002): *Puerto de la Cruz: Historia y anécdotas*, Tipografía García, La Orotava.

MARTÍN HERNANDEZ, U. (1988): *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*, Aula de Cultura del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, S/C de Tenerife.

MARTÍN HERNANDEZ, U. (1992): *El Comercio exterior canario: 1880-1920*, Ayuntamiento de La Laguna, Centro de la Cultura Popular Canaria, La Laguna.

MARTÍN RUIZ, J. F. (1984-86): «Las repercusiones demográficas del desarrollo agrario y turístico del Valle de La Orotava (1940-1981)», *Revista de Historia de Canarias*, Nº 175, Universidad de La Laguna.

RODRÍGUEZ BRITO, W. (1986), *La agricultura de exportación en Canarias (1940-1980)*, Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca, La Laguna.

RODRÍGUEZ MARTÍN, J. A. (1978): «Algunas reflexiones teóricas sobre el proceso inmobiliario en Canarias», *Información Comercial Española*.

SANTANA, M. C. (1992): *La producción del espacio turístico en Canarias*, Ediciones de Cabildo Insular de Gran Canaria, Madrid.