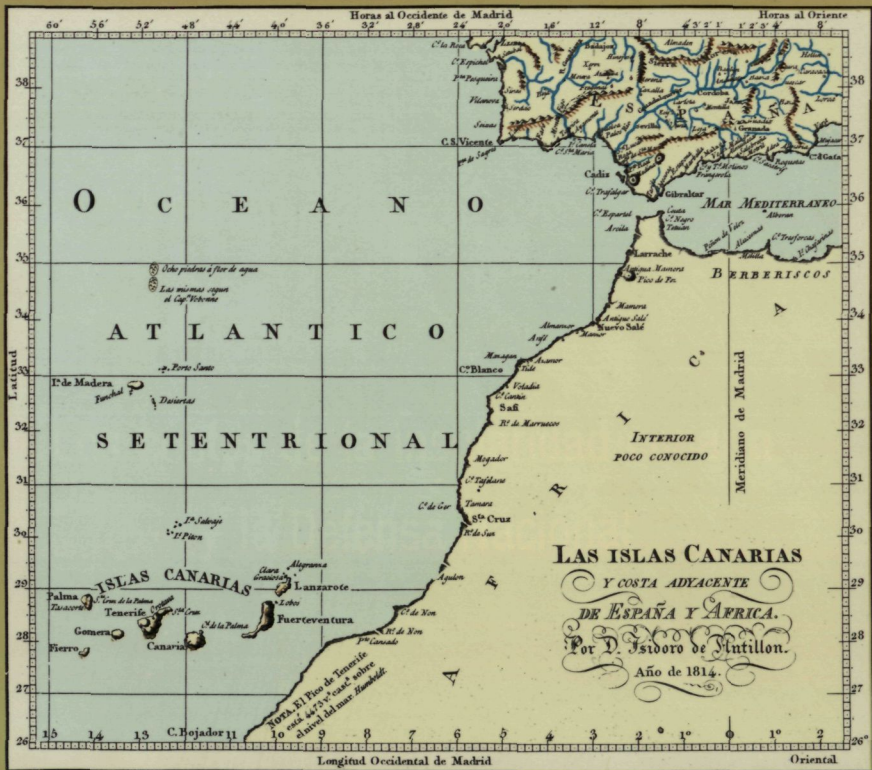


SEMINARIO CIVICO-MILITAR DE CANARIAS



CICLO II

(1980 - 81)

Los costes de la insularidad canaria
y la Defensa Nacional

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
LAS PALMAS DE CANARIA
N.º Documento 86433
N.º Copia 303957

SEMINARIO CIVICO MILITAR DE CANARIAS

LOS COSTES DE LA INSULARIDAD CANARIA Y LA DEFENSA NACIONAL

CICLO II



Depósito Legal: M-5.788-1986
ISBN.: 84-505-3051-2 Obra completa
ISBN.: 84-505-3053-9 Tomo II

INDICE GENERAL

Páginas

1.ª Ponencia: COSTES DE LA INSULARIDAD EN EL SECTOR AGRARIO Y PESQUERO:

— Introducción	17
— Costes de la insularidad en el sector agrario	20
— Sector pesquero	26
— Conclusiones	32

2.ª Ponencia: COSTES DE LA INSULARIDAD EN EL SECTOR DE LA ENERGIA, INDUSTRIA Y COMERCIO:

— Introducción	43
— Sector industria	45
— Sector comercio	55
— Estudio comparativo con el resto de España de los sectores de la industria y comercio	67
— Sector de la energía	85
— Conclusiones	102
— Bibliografía	107

3.ª Ponencia: COSTES DE LA INSULARIDAD EN EL SECTOR SERVICIOS:

— Sector financiero	115
— Sector turismo	125
— Sector medios de comunicación social	171

4.ª Ponencia: COSTES DE LA INSULARIDAD EN LAS RELACIONES HUMANAS:

— Introducción	213
— Marco económico	216
— La insularidad y el IPC.	218
— Recursos humanos	220
— Soporte psicológico	222

	Páginas
— Los recursos del agua, la insularidad y la calidad de la vida	233
— Costos de la sanidad	235
— Esparcimiento y deportes	240
— Costos de insularidad en situaciones de emergencia.	246
5.ª Ponencia: LOS COSTES DE LA INSULARIDAD EN LA DEFENSA NACIONAL:	
<i>Esquema de estudio</i>	261
— Estudio de los costes —de los factores— de la insularidad canaria en la Defensa Nacional	265
— Estudio de los costes de «Las bases del poder defensivo canario»	274
— Síntesis sobre los costes de los factores de la insularidad en la Defensa Nacional	293
— Síntesis sobre «Las bases del poder defensivo canario».	298
— Conclusiones sobre los costes de los factores de la insularidad y de las bases del poder defensivo canario en la Defensa Nacional	307

SEMINARIO CIVICO MILITAR DE CANARIAS

C I C L O I I

PRESIDENCIA DEL SEMINARIO:

- Excmo. Sr. D. JESUS GONZALEZ DEL YERRO MARTINEZ, Capitán General de Canarias.
- Excmo. Sr. D. GUMERSINDO TRUJILLO FERNANDEZ, Rector Magnífico de la Universidad de La Laguna.
- Excmo. Sr. D. JAVIER CARDENAS CHAVARRI, Rector Magnífico de la Universidad Politécnica de Las Palmas.

DIRECCION DEL CICLO:

- Excmo. Sr. D. RAMON DE ASCANIO Y TOGORES, General Gobernador Militar de la Plaza y Provincia de Santa Cruz de Tenerife.

SECRETARIAS:

- Civil Sr. D. ARTURO HARDISSON DE LA ROSA, Catedrático de Física de la Facultad de Ciencias Químicas de la Universidad de La Laguna.
- Militar permanente Sr. D. PEDRO FERNANDEZ DIAZ DE JUNGUITU, Teniente Coronel de Artillería, Diplomado de Estado Mayor.

C I C L O I I (1980 - 1981)

«LOS COSTES DE LA INSULARIDAD CANARIA Y LA DEFENSA NACIONAL»

- 1.ª Ponencia: COSTES DE LA INSULARIDAD A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZOS EN EL SECTOR AGRARIO Y PESQUERO. MEDIDAS A ADOPTAR EN RELACION CON SU EVOLUCION.
- 2.ª Ponencia: COSTES DE LA INSULARIDAD A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZOS EN EL SECTOR DE LA ENERGIA, INDUSTRIA Y COMERCIO. MEDIDAS A ADOPTAR EN RELACION CON SU EVOLUCION.
- 3.ª Ponencia: COSTES DE LA INSULARIDAD A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZOS EN EL SECTOR SERVICIOS. MEDIDAS A ADOPTAR EN RELACION CON SU EVOLUCION.
- 4.ª Ponencia: COSTES DE LA INSULARIDAD A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZOS EN LAS RELACIONES HUMANAS. MEDIDAS A ADOPTAR EN RELACION CON SU EVOLUCION.
- 5.ª Ponencia: COSTES DE LA INSULARIDAD EN LA DEFENSA NACIONAL.

1.ª PONENCIA

**COSTES DE LA INSULARIDAD A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZO
EN EL SECTOR AGRARIO Y PESQUERO. MEDIDAS A ADOPTAR EN
RELACION CON SU EVOLUCION**

SEMINARIO CIVICO MILITAR DE CANARIAS

C I C L O I I

1.^a PONENCIA

Tema: «LOS COSTES DE LA INSULARIDAD EN CANARIAS»

Por el Excmo. Sr. D. Cándido Muñoz Ciudad, Decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de La Laguna, en el Salón de Actos del Gabinete Literario de Las Palmas de Gran Canaria

COMPOSICION DE LA PONENCIA

● **Presidente civil:**

D. Enrique Fernández Caldas, Catedrático de Edafología, Director del Instituto de Desarrollo Regional de la Universidad de La Laguna.

● **Presidente militar:**

D. José Bachiller Vaca, General Intendente, Jefe de los Servicios de Intendencia de la CAPGECAN.

● **Secretario:**

D. Francisco Parra Cuadrado, Capitán de Infantería DEM, del Estado Mayor de la CAPGECAN.

● **Vocales civiles:**

D. José Miguel González Hernández, Delegado Provincial de Agricultura de Santa Cruz de Tenerife.

D. José A. Oramas Martín Neda, Jefe de la Unidad de Apoyo de la Delegación Provincial de Agricultura de Santa Cruz de Tenerife.

D. Juan Martínez de la Peña y Barroso, Abogado, Secretario de la Cámara de Aguas de Tenerife.

D. Agustín Márquez Fernández, Delegado de Transportes y Pesca de la Junta de Canarias.

● **Vocales militares:**

D. Justo Velasco Madrid, Teniente Coronel de Intendencia, de la Mayoría Regional de Intendencia.

D. Pedro de la Puente Gutiérrez, Teniente Coronel de Veterinaria, de la Jefatura de Veterinaria.

D. Manuel Sierra Carabias, Comandante Veterinario, de la Unidad de Veterinaria.

D. Miguel Pérez Carballo, Capitán de Intendencia, de la Mayoría Regional de Intendencia.

INDICE

	Páginas
I. <i>Introducción</i>	17
II. <i>Costes de la insularidad en el sector agrario</i>	20
1. Subsector agrícola	20
2. Subsector ganadero	23
3. Subsector forestal	24
III. <i>Sector pesquero</i>	26
1. Antecedentes	26
2. Flota pesquera	26
3. Industria	27
4. Importancia de las zonas de pesca: Los caladeros africanos ...	28
5. Ley de Desarrollo de la Pesca en Canarias	29
6. Comercialización de la pesca	30
IV. <i>Conclusiones</i>	32
1. Sector agrario	32
2. Sector pesquero	34

I. INTRODUCCION.

Es frecuente que los problemas de Canarias se planteen desde una perspectiva global, sin tener en cuenta que la personalidad de cada una de sus siete islas nunca ha quedado difuminada en el concepto de *región*.

Los factores de *insularidad* han actuado permanentemente en nuestra historia y se han dejado sentir de una manera particularmente acusada.

Al acentuarse los rasgos localistas y las particularidades insulares, se hace evidente la falta de una dimensión regional que convierta en denominador común todo "lo canario".

Ha faltado una política integradora, una toma de conciencia de los problemas económicos y sociales que afectan a toda la estructura económica canaria.

Una situación que, con independencia de consideraciones puramente económicas, representa el mayor tributo que Canarias haya tenido que pagar por la insularidad, quizá superior al coste del aislamiento y la lejanía, y que podríamos denominar *coste de la insularidad*.

No obstante, desde un punto de vista geopolítico, Canarias está de hecho integrada y fundida en una realidad regional que, vista desde fuera, aparece como una región con matices localistas de paisajes y de vida. Con rasgos fisonómicos y funcionales comunes y contrastadas singularidades en la variedad y riqueza de sus factores socioeconómicos.

Y Canarias, desde esta perspectiva, es una unidad netamente diferenciada. Un archipiélago aislado y lejano; marco natural que refuerza aún más su singularidad y su extraordinaria riqueza de contrastes.

Pocas regiones habrá en España que puedan equipararse en diversidad a la región canaria, con particularidades locales que difícilmente alcanzan la dimensión regional.

Consecuentemente, cualquier planteamiento sobre la problemática socioeconómica canaria ha de tener necesariamente en cuenta estas realidades.

Por este motivo, el SEMINARIO CÍVICO MILITAR, en su versión actual, al plantearse como tema de meditación y trabajo el "Coste de la insularidad",

estudia los aspectos más sobresalientes de la realidad canaria, no sólo desde una perspectiva de largo alcance, sino igualmente teniendo en cuenta la singularidad regional e insular.

Y se propone, bajo el lema general "Coste de la insularidad", culminar una serie de estudios económicos, sociales, geográficos, históricos y demográficos, que nos permitan apuntar hacia adelante, desde la perspectiva de los problemas clave que hay que plantear y resolver.

Y consciente de que merece la pena el empeño, propicia un debate público sobre un tema tan trascendente.

"Se ha dicho que el análisis del coste de la insularidad constituye una empresa ambiciosa, debido a la multiplicidad de factores y circunstancias que intervienen en su configuración. Los citados factores están íntimamente ligados entre sí, pero mientras algunos son susceptibles de una formulación cuantitativa, otros son difícilmente cuantificables."

Para Canarias, en el contexto mundial de nuestro tiempo, el coste de la insularidad es sin duda un concepto crucial, en la definición de las alternativas y límites que han de enmarcar la vida y desarrollo de las islas; un reto, quizá el más grave y problemático, que exige un conocimiento riguroso de lo que somos, de nuestras limitaciones actuales y de las tendencias básicas que orientan nuestra evolución.

Canarias, desde su aislamiento, lejanía y carencia de recursos naturales, lucha hoy con el fantasma de una economía en precario y la secuela de un paro creciente.

Problemas, que si bien en el mundo de hoy no son exclusivos de las islas, vienen agravados por las características específicas propias de su territorio insular y acusada dependencia exterior, que ha de estar siempre presente en nuestras actitudes y en nuestra planificación.

Canarias ha seguido un proceso histórico complejo en la búsqueda de su identidad, que siempre ha estado condicionado por las características específicas de la insularidad.

Desde la conquista, los pequeños núcleos iniciales de población, en una ocupación continua y anárquica de las tierras, desarrollaron una actividad agraria que se convirtió en el elemento vertebral de la economía canaria. Y se desarrolla inicialmente una agricultura de monocultivo para la exportación, donde se dan cumplidamente todas las virtudes y todos los defectos que de siempre han caracterizado a las estructuras agrarias de las islas.

Y esa actividad agronómica inicial, a lo largo del tiempo, se decanta en dos tipos de agricultura: una de "medianías" de consumo interior y otra de exportación basada esencialmente en el monocultivo.

La agricultura interior o de "medianías" se desarrolla en un entramado parcelario minifundista, con una economía de pura subsistencia, formando un mundo cerrado, incluso en su aislamiento físico, arcaico en sus métodos de explotación y organización social.

En las zonas privilegiadas de las costas, la *agricultura interior* adquiere una nueva dimensión. Una gran variedad de microclimas permite ampliar la gama de cultivos subtropicales en una producción diversificada que enriquece considerablemente sus posibilidades de expansión y rentabilidad.

Sin embargo, esta zona, más favorecida, ha practicado tradicionalmente una agricultura de monocultivo típicamente tercermundista, que necesita un régimen de protección especial basado en compromisos políticos de un evidente equilibrio inestable.

Y esa actividad económica exportadora se ha desarrollado esencialmente en los mercados europeos, en lucha con una competencia internacional en calidad y precios que Canarias no siempre ha podido ni ha sabido superar.

Consecuentemente, las crisis han sido reiteradas, y Canarias ha tenido que padecer, junto a la quiebra interior, el trauma y la amargura de la emigración.

Y junto a la agricultura aparecen también los recursos del mar, con todas sus actividades complementarias, que no han alcanzado los horizontes de trabajo y riqueza que las circunstancias hacían prever.

Y hoy se habla en Canarias de estructuras inadecuadas, de sistemas productivos defectuosos, de falta de dinamismo emprendedor y se pide una urgente solución a estos problemas.

Pero las soluciones ya no pueden ser coyunturales, y quizá el camino más idóneo de desarrollo y progreso pudiera quedar enmarcado en un estudio riguroso de los "costes de la insularidad" que permita cuantificar el hecho diferencial canario.

Nuestra Ponencia sobre los recursos naturales ha orientado y concentrado su atención preferentemente en el sector agrario. Una actividad muy marcada por el "coste de la insularidad" que exige un notable esfuerzo de corrección en sus males endémicos y que se desarrolla a través de una economía imprevisible de años buenos y años malos.

Con unos productos agrícolas de escasa diversificación, que no sólo han de superar las barreras que le imponen los mercados exteriores, sino que han de soportar una competencia interior con productos europeos que en un régimen de puertos francos se sitúan en el mercado canario a precios "dumping".

Y el plátano, que hoy representa el principal producto de la economía del sector, ha de reclamar imperativamente, para poder subsistir, la reser-

va del mercado peninsular en las negociaciones con la CEE. Su coste en origen es superior en un 100 por 100 al precio internacional.

Y los productos hortícolas, renglón importante de nuestras exportaciones a los mercados europeos, soportan hoy un coste de producción y transporte muy superior a las producciones peninsulares, que obliga a una comercialización mediante la contingentación por cupos. Un sistema que no siempre es garantía de rentabilidad.

Es evidente que aún quedan soluciones para nuestra agricultura. Los nuevos cultivos tropicales que Canarias puede producir aún no han sido ensayados. Pero cuidemos que estas nuevas producciones respondan a criterios modernos y reales de comercialización y tecnología, que han de estar necesariamente enmarcados en la filosofía del "coste de la insularidad" que estudia este Seminario, y de acuerdo con la vocación agrícola de Canarias, que condiciona las excelentes aptitudes agrarias del medio natural.

En la nueva agricultura, que necesariamente habrá de desarrollarse en las islas, ha de tenerse muy en cuenta el sentido diferencial de cada una de ellas, con un protagonismo propio en su producción, de acuerdo con la idoneidad del medio ecológico y sus recursos.

En cada una de las islas ya existen algunos cultivos diferenciales y específicos que las singularizan. Lanzarote ha podido desarrollar sin agua una producción agraria de alta calidad.

La participación de todas las islas con su natural protagonismo, dentro de la suprarrealidad regional, nos llevaría a ese denominador común canario que hoy no existe y que tanto daño viene haciendo a Canarias como región.

Esta coordinación de todas las islas, identificadas en una nueva perspectiva de colaboración integradora, podría ser un factor eminentemente positivo y determinante de una reducción del "coste de la insularidad".

De este modo Canarias se acerca y casi se identifica, en la medida de lo posible, con la problemática general de las distintas regiones de España, y el "coste de insularidad" como región dejaría de estar agravado por los problemas específicos interinsulares.

II. COSTES DE LA INSULARIDAD EN EL SECTOR AGRARIO.

1. SUBSECTOR AGRICOLA.

Las Canarias, por su situación en los límites del mundo conocido en los umbrales del Mar Tenebroso, siempre fueron históricamente objeto de una idealización desgraciadamente muy lejana a la realidad.

Es curioso que estas ideas fantásticas, y que de la antigüedad clásica pasaron a los humanistas del Renacimiento, todavía tienen aceptación en algunas mentes contemporáneas poco informadas.

No nos referimos, por supuesto, a la inclusión de las Canarias en la Macaronesia o grupo de las islas Felices, sino al hecho concreto de que no se conocen ni valoran todas las desventajas que las producciones agrarias insulares han de superar para una simple supervivencia, ante una serie de condicionantes que nacen de su carácter insular y de la fuerte limitación de recursos naturales a la que se han tenido que enfrentar sus habitantes para transformar una tierra reseca y sin vida en la maravilla vegetal que hoy admiran sus visitantes.

Si analizamos, aunque sólo sea de pasada, las condiciones naturales de la actividad agraria, salta a la vista cuán lejos está la realidad de las fantasías de Plutarco y cómo lo de pueblo ocioso habría que cambiarlo a pueblo esforzado que, para cultivar, ha necesitado, no sólo conseguir el agua, las semillas y las plantas, sino que incluso ha tenido que crear su propio suelo en una lucha titánica contra el medio.

La superficie no agrícola y de terrenos improductivos lleva a Canarias al 34 por 100, frente a un 6,2 por 100 para el total de la Península; la superficie útil para el cultivo sólo alcanza el 17,5 por 100 del total, frente a una media nacional del 29,4 por 100. El carácter montañoso y accidentado de las islas influye decisivamente en estos bajos porcentajes y reduce fuertemente la productividad en todos aquellos terrenos situados a cota superior a los 300 metros, que son nada menos que el 65 por 100 del total.

La limitación de los recursos hidráulicos condiciona fuertemente todas las actividades agrícolas, no ya por el alto coste del recurso, sino por su fuerte déficit en todas las islas, con la posible excepción de La Palma.

La insularidad, factor que incide fuertemente en la economía canaria, y el deficiente desarrollo socioeconómico de cada isla han determinado la existencia de grandes corrientes migratorias internas y externas.

De un análisis de los censos entre 1860 y 1970 de la población de hecho, se observa que frente a un índice de variación en toda España del 217,53 por 100, Canarias ha pasado al 493,69 por 100, con índice 100 la población de 1860.

Bastantes datos podrían añadirse en relación con las estructuras canarias, pero nos releva de hacerlo el hecho de que ya fueron considerados en el I Ciclo del SEMINARIO CÍVICO MILITAR del pasado año.

En el sector agrario, la evaluación de los costes de la insularidad, de una manera global, tiene serias dificultades, entre otras causas porque las características específicas de Canarias presentan, de una parte, aspectos desfavorables —costes de producción de productos agrícolas, disminución de la cabaña ganadera, consideración de montes protectores de la casi totalidad de los bosques de las islas—, y de otra, aspectos favorables para el insular, como ocurre con diferentes productos que se importan en las islas

al amparo de la Ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias número 30/72, de 22 de julio, a precios inferiores a los de sus propios países de origen.

Sí es posible recurrir a ciertos aspectos que pueden cuantificarse, y esto es lo que más adelante vamos a intentar hacer, con el fin de deducir su repercusión e influencia en el coste de la insularidad canaria. En este sentido, y dentro de los denominados costes microeconómicos, se estudian los costes, además del propio coste de producción, que soportan los más importantes productos agrícolas producidos en Canarias y que son consumidos fuera del Archipiélago. Además del plátano, se estudian los costes de producción de los principales productos de exportación, como son tomate, patata, pepino, pimiento y berenjena, y se hace un análisis y comparación con los costes de producción en el Levante español de los productos citados en último lugar, llegándose a la conclusión, por otra parte conocida, de que los costes de producción en Canarias son superiores a los de la Península. Ello es debido, fundamentalmente, a tres factores: el precio del agua, el valor de la tierra y el número de jornales por unidad de explotación.

Asimismo, se analiza el coste del transporte por vía marítima y aérea de los productos agrícolas producidos en Canarias que se exportan en competencia con los producidos en el sudeste de la Península, obteniéndose una cuantificación de las diferencias de costes en el transporte, lo que supone un claro coste de insularidad.

En el subsector ganadero, se considera difícil evaluar el coste de la insularidad. Es de todos conocido que los Puertos Francos no sólo han impedido la expansión de la ganadería en las islas, sino que ha propiciado una considerable disminución de los censos de ganado bovino, ovino y caprino, debido a la entrada en las islas de carnes, leches y derivados a precios bajos, inferiores a los que rigen en la Península, y también a la dificultad de obtener cereales-pienso y forrajes, por ser escasos los terrenos aptos para ello.

Las especiales características de la región canaria han impedido el incremento de las producciones agrícolas y ganaderas, con notorio detrimento de la autosuficiencia en recursos alimenticios, acaso el factor más importante de cuantos condicionan una eficaz Defensa Nacional.

En diferentes zonas de la mayoría de las islas se considera posible un importante incremento de los censos ganaderos, que en el momento actual son bajos, siendo posible, como se ha dicho, una recuperación de este subsector, si se contara con una adecuada protección al mismo. En un futuro próximo, si España entrara en la Comunidad Económica Europea, es previsible pensar que se produciría un incremento de la cabaña ganadera en

las islas, aunque es de presumir no la necesaria para atender el abastecimiento de la población canaria.

De todas formas, en este subsector se ha considerado la incidencia que tiene en la insularidad el coste del transporte de materias primas destinadas a la fabricación de piensos, así como las variaciones habidas desde el año 1962 al 1979 en las producciones de carne y leche.

En el subsector forestal se considera como coste de insularidad la cuantificación de los aprovechamientos maderables y leñosos que dejan de realizarse anualmente y que podían llevarse a cabo si los montes de las islas no tuvieran la calificación de protectores.

También se ha considerado el coste del transporte interinsular de productos, mercancías y materias primas agrarias, obteniéndose un coste que se ha dado en denominar como de *doble insularidad*.

Finalmente, se ha considerado de interés hacer una comparación de los precios medios al consumidor, en la Península y Canarias, de los principales productos agroalimentarios, lo que se ha llevado a cabo teniendo en cuenta datos de precios facilitados por la Comisaría Provincial de Abastecimiento y Transportes para el mes de junio de 1979. Se han obtenido de ellos las diferencias por kilogramo, desfavorables o no para el consumidor canario, las que se han aplicado a las cantidades importantes en Canarias en el año 1979, obteniéndose un balance por este concepto para dicho año. Es evidente que en este aspecto que se considera el balance cambiará de signo en el momento en que España ingrese como miembro de pleno derecho en la Comunidad Económica Europea, ya que los precios de los productos que en la actualidad desnivelan la balanza deberán tener fuertes incrementos y entonces sí que habrá de verse con mayor claridad el coste de la insularidad.

En relación a los costes comparativos entre Canarias y las zonas del Levante peninsular, y debido a la repercusión que tienen en los cultivos los precios del agua, de la tierra y el incremento de la mano de obra, por el menor tamaño de las parcelas y la casi nula mecanización, se estiman en valores del 400, 200 y 20 por 100, respectivamente.

Con ello y las cifras de exportación de la campaña 1978-79, se puede calcular este incremento de coste que debe absorber el producto canario dentro de su participación en el valor del mercado del producto en 1.520 millones de pesetas.

2. SUBSECTOR GANADERO.

En los piensos existe una notable diferencia entre el precio que abona el ganadero peninsular y el canario, motivada por el coste del transporte

a las islas de las materias primas que intervienen en la fabricación, la mayor parte de las cuales proceden de la Península.

El balance en el subsector ganadero es de 1.252.728.000 pesetas, que se estima puede considerarse el perjuicio que la situación de insularidad ha producido en los ganaderos de la región. Es decir, un coste de la insularidad.

3. SUBSECTOR FORESTAL.

Es de todos conocido el carácter protector de los montes insulares, consecuencia de la accidentada topografía del terreno, por lo que desempeñan un destacado papel en la regulación hidráulica. Por ello, siempre ha adoptado la Administración una resuelta defensa y protección de los montes de las islas. Quiere ello decir que las cortas, en maderas y leñas, que se realizan en Canarias son muy inferiores a las que podrían llevarse a cabo si los montes no tuvieran el carácter de protectores al que nos referimos. En este trabajo vamos a calcular los volúmenes de maderas y leñas que podrían aprovecharse en las islas si prescindiésemos de tal carácter protector, evaluando posteriormente en pesetas las diferencias con los volúmenes medios que actualmente se están aprovechando en la región, con lo que podríamos obtener un coste de insularidad en este subsector.

Despreciando el valor de la leña de resinosas, que se considera irrelevante, puede estimarse en unas 2.400 pesetas el valor en cargadero de camión del metro cúbico de madera resinosa y en unas 1.200 pesetas el valor del metro cúbico de la leña de frondosas, con lo que se llega a las siguientes cantidades dejadas de percibir y que se estima pueden considerarse como el coste de la insularidad en el subsector forestal:

1. Madera de resinosas	27.700	×	2.400	=	66.480.000 Ptas.
2. Leña de frondosas	5.162	×	1.200	=	6.194.400 Ptas.
<hr/>					
TOTAL COSTE DE INSULARIDAD					72.674.400 Ptas.

COSTES DE LA DOBLE INSULARIDAD.

Como anteriormente se ha señalado, se pretende conocer los costes estimados de los transportes interinsulares de los productos agropecuarios. Las islas de La Palma, La Gomera, El Hierro, Lanzarote y Fuerteventura se ven obligadas a enviar sus productos a Gran Canaria y Tenerife, al tiempo que han de importar desde estas últimas las materias primas para su desenvolvimiento agropecuario, lo que origina en las islas periféricas una situación de desventaja respecto a las dos centrales.

Para cuantificar el coste de los transportes acabados de considerar se hará globalmente por isla, estimándose como coste medio aproximado del transporte entre las islas periféricas y Tenerife o Gran Canaria el de unas 2.270 pesetas/tonelada.

COSTES DE INSULARIDAD QUE REPERCUTEN EN EL CONSUMO DE PRODUCTOS ALIMENTARIOS.

Se considera muy difícil hacer una evaluación, ni siquiera aproximada, de la repercusión que el hecho insular tiene sobre los precios de consumo, ya que inciden distintos factores; pero sí consideramos posible intentar hallar qué parte del precio pagado por el consumidor de productos agropecuarios, es atribuible al hecho insular.

Para ello se ha aplicado al total de productos alimentarios importados en Canarias, en 1979, según datos del Anuario de Estadística de Comercio Exterior de la Dirección General de Aduanas, elaborados por el DEPA. del CRIDA. 11, las diferencias de precios al consumo entre Canarias y la media nacional, para el mes de junio de 1979, proporcionadas por la Delegación Provincial de Abastecimientos y Transportes.

Como resumen de todo lo anteriormente expuesto, tendríamos la siguiente

CUANTIFICACION DE LOS COSTES DE LA INSULARIDAD EN EL SECTOR AGRARIO

	Pesetas
Valor del incremento de coste de producción de productos agrícolas de exportación	1.520.000.000
Valor del incremento en los envíos por vía marítima	1.394.000.000
Valor del incremento en los envíos por vía aérea	490.000.000
Valor del transporte en materias primas para fabricación de piensos	209.000.000
Valor-Balance del subsector ganadero	1.253.000.000
Valor en el subsector forestal	73.000.000
Valor del transporte interinsular	145.000.000
TOTAL	5.084.000.000
SALDO FAVORABLE DE LA CUANTIFICACIÓN DE LAS IMPORTACIONES EN EL SECTOR AGROALIMENTARIO	1.950.000.000
COSTE DE LA INSULARIDAD	3.133.000.000

III. SECTOR PESQUERO.

1. ANTECEDENTES.

Los graves problemas pesqueros surgidos con motivo de la inestabilidad de acceso de la flota canaria a los caladeros tradicionales en aguas jurisdiccionales no españolas han agravado la ya de por sí difícil situación por la que atraviesa el sector.

El Archipiélago canario se encuentra con la realidad de que no puede faenar libremente en los caladeros clásicos de los países del continente africano, y dada la creciente y difícil gestión de los convenios bilaterales de pesca con dichos países, se hace necesario una profunda y delicada reestructuración de su economía pesquera, logrando en primer lugar un rendimiento máximo de sus aguas autóctonas, sin olvidar la importancia que representan los caladeros africanos de los que hasta el momento ha dependido en gran medida la flota de altura.

Por todo ello, aun siendo quizás el más claro beneficio de la insularidad aquel que se deriva de la singular localización favorable que tienen las islas para la pesca, es incuestionable que el futuro de las pesquerías canarias está en la capacidad de negociación del Gobierno español para asegurar la pesca en los caladeros africanos y en el esfuerzo investigador que haga posible el mejor aprovechamiento de las aguas archipelágicas, lo que supondría una total transformación en los métodos y técnicas de captura.

2. FLOTA PESQUERA.

Uno de los problemas más acuciantes que plantea el sector pesquero canario es la actual estructura de la flota, que es anticuada en sus unidades y en su técnica, con potencialidad y radio de acción limitados.

En líneas generales, diremos que la flota canaria de pesca, entendiéndola por flota canaria todos los barcos españoles con base fija en el Archipiélago, la podemos clasificar atendiendo a tres niveles:

- a) *Flota de litoral*.—Así denominamos a aquella que opera en las aguas que rodean las islas y engloba las embarcaciones llamadas comúnmente de pozo.

La flota litoral tiene comparativamente una productividad baja porque adolece en su gran mayoría de los mínimos adelantos técnicos que la hacen anticuada y de mediana rentabilidad.

- b) *Flota atunera*.—Se encuentra básicamente en la provincia de Santa Cruz de Tenerife, ya que el triángulo formado entre las islas de La

Palma-La Gomera y Tenerife constituye el paso habitual de los cardúmenes de túnidos en el Archipiélago, como lo constata el hecho de que el 95 por 100 de las capturas de túnidos en aguas litorales canarias corresponden a la citada provincia.

- c) *Flota de altura*.—Bajo esta denominación incluimos aquellas embarcaciones que faenan fuera de la zona económica de Canarias, y está integrada por los barcos arrastreros, los cerqueros y los llamados artesanales.

Entre los barcos arrastreros destacan los congeladores, que constituyen la flota industrial más importante de las que tienen como base Canarias y cuyo objetivo casi exclusivo es la pesca de cefalópodos, una tercera parte está permanentemente en el puerto de Las Palmas, mientras que el resto suele desplazarse en las épocas de descanso a los puertos peninsulares.

Los barcos de cerco se dedican preferentemente a la captura de sardinas, teniendo como base principal la isla de Lanzarote, llevando tripulaciones casi exclusivamente canarias y, más concretamente, de las islas orientales.

La supervivencia de la flota de altura está supeditada en gran medida al acceso a los caladeros africanos, siendo por tanto la flota más perjudicada en el actual momento.

3. INDUSTRIA.

La industria o industrias derivadas de la pesca instaladas en Canarias presentan en el momento actual una particular importancia que se manifiesta en lo siguiente:

- Su carácter netamente exportador. A este respecto es conveniente señalar que es el subsector conservero el único importante desde el punto de vista exportador, absorbiendo el 73 por 100 del total de la pesca procesada industrialmente.
- Las exportaciones conserveras se canalizan principalmente al extranjero (1978: 3.308 millones de pesetas) y la Península (633 millones de pesetas), mientras que la Península y Baleares son en la actualidad los únicos compradores de las harinas y casi los únicos compradores de los aceites derivados.
- Las profundas transformaciones experimentadas en los últimos años, a tenor de las exigencias de los mercados consumidores.

Cabe señalar la casi total desaparición de los tradicionales saladeros, así como la disminución de las fábricas de harina frente a la reciente potenciación de los subsectores frigorífico y conservero.

- Una gran dependencia en el sector, que se manifiesta en el hecho de que esta industria derivada se abastece, por una parte, de las capturas realizadas en aguas autóctonas (túridos principalmente), pero fundamentalmente de capturas en aguas marroquíes y del banco canario-sahariano, lo que genera una considerable inestabilidad en lo que se refiere no sólo al volumen exigido, sino también en cuanto a la regularidad en el abastecimiento.
- La necesidad, planteada como uno de los objetivos a largo plazo de la política pesquera, de crear, o en su caso potenciar, esta actividad industrial, de forma que ocupe el lugar que le corresponde dentro del marco de un desarrollo equilibrado del sector pesquero.
- Las posibilidades de creación de nuevos tipos de industrias de productos derivados de la pesca de “nueva línea”, que en la actualidad son de amplia aceptación en el mercado (gelatina, abonos, etc.).
- La importante perspectiva que supondría para el sector la entrada de España en las Comunidades Europeas, con la consiguiente apertura a nuestras conservas de un mercado tan importante y hoy tan restrictivo como es el comunitario, teniendo en cuenta que los posibles costes que supondría la incorporación quedarían totalmente compensados.

4. IMPORTANCIA DE LAS ZONAS DE PESCA: LOS CALADEROS AFRICANOS.

Como se reitera a lo largo de esta síntesis, el más claro beneficio de la insularidad lo constituye la especial localización que el Archipiélago canario presenta de cara a la pesca.

Si bien hay que matizar que la propia estructura insular marina no ofrece condiciones óptimas (plataforma continental muy reducida), el beneficio está referido fundamentalmente a la proximidad de las islas a los bancos pesqueros africanos, que posibilitan la rentabilidad de flotas industriales al poseer extensas plataformas y una gran riqueza que convierte esta zona en una de las más codiciadas del mundo.

De ahí la gran afluencia de otras flotas foráneas (rusas, japonesas, coreanas, etc.) que frecuentan la zona (constituyendo una clara competencia a los pesqueros isleños), al mismo tiempo que utilizan los puertos insulares para labores de suministro, reparación, carga y descarga, cambio de tripulación, etc., dado que los países costeros africanos no cuentan por el momento de infraestructuras portuarias mínimas que aseguren a estos buques los servicios requeridos, ofreciendo las islas los medios de transporte y comunicación idóneos para el normal desenvolvimiento de la flota.

En lo que respecta a la pesca realizada en aguas africanas, destaca el hecho de que en los últimos años ha ido decreciendo el volumen total de capturas, siendo éste un claro índice de desaprovechamiento de la zona por parte de la flota canaria, que cuenta, sin embargo, con una acusada ventaja locacional respecto a las de otras nacionalidades, siendo los motivos principales el agotamiento de los propios recursos de los bancos tradicionales y la incapacidad competitiva de una flota canaria anticuada frente a la modernidad y elevada tecnología de las otras potencias pesqueras.

5. LEY DE DESARROLLO DE LA PESCA EN CANARIAS.

Canarias cuenta con un instrumento jurídico, único en el ámbito nacional, para lograr un desarrollo económico y social equilibrado en el sector pesquero: la Ley de Desarrollo de la Pesca en Canarias.

La Ley contempla las inversiones precisas para incorporar al mayor número de trabajadores a la actividad, mejorar las condiciones sociales y laborales de los mismos, incrementar la actividad del sector y lograr la reversión de la riqueza creada a la economía canaria.

Para ello cuenta, por una parte, con un crédito extraordinario de 3.000 millones de pesetas para la creación de las necesarias infraestructuras portuarias, desarrollo de la investigación aplicada a la pesca, formación técnico-profesional, adecuación de la red comercial y potenciación de las industrias derivadas; y, por otra parte, para la financiación de inversiones privadas dispone de una línea de crédito oficial ordinario por un importe de hasta 12.000 millones de pesetas para las finalidades de construcción y reparación de buques pesqueros, construcción y mejora de las industrias e inversiones en instalaciones de cultivos marinos.

Como se observa, tanto el carácter o espíritu de la Ley como los medios económicos que moviliza la misma, suponen un importantísimo instrumento para que el sector pesquero canario reconvierta paulatinamente su actual estructura, alcanzando mejoras y creando, en su caso, nuevos campos de actuación.

Si de lo expuesto anteriormente se supone que la efectiva aplicación de la Ley llevaría a alcanzar resultados altamente positivos, y aunque en parte así ha sido, en el período de tiempo que ésta lleva en vigor se han constatado ciertas deficiencias y falta de operatividad manifiestas, principalmente en la lentitud de las autorizaciones crediticias y la escasa agilización de todo tipo de trámites para la formalización de los préstamos demandados, lo que ha motivado cierta incertidumbre, desconfianza y malestar en el sector.

Por otra parte, la actual crisis económica, los descensos de los niveles de capturas y las restrictivas perspectivas futuras en las aguas jurisdiccio-

nales no españolas, constituyen factores que inciden negativamente en las motivaciones inversoras que ante las escasas expectativas muestran los pescadores canarios.

Asimismo, los beneficios de las condiciones crediticias que emanan de su normativa no abarcan ciertas finalidades inversoras, no contemplándose de esta manera la financiación, por ejemplo, de pertrechos, artes y equipos de a bordo, gastos de campaña, licencias de pesca, etc., lo que supone la existencia de ciertas lagunas en la propia estructura legal.

Cabe pensar, en principio, que el montante de crédito oficial previsto en la Ley para la iniciativa privada es escaso si tenemos en cuenta que en este momento sólo para la construcción de barcos de cerco atuneros-congeladores existe una demanda crediticia que supera los 18.000 millones de pesetas, motivo por el cual se ha impuesto una previa selección de las peticiones, dando prioridad a las inversiones de pequeños armadores y pescadores de carácter artesanal-bajura, posibilitándoles a acceder a unos barcos mejor dotados que permitan un incremento productivo con menor esfuerzo, con el consiguiente aumento de sus actuales niveles de renta, siguiendo los criterios sociales de carácter prioritario que motivan la Ley.

Por todo ello, el panorama pesquero en el Archipiélago presenta, de acuerdo con los incentivos legales, grandes posibilidades de desarrollo. Un desarrollo que debe ser equilibrado y comprometido como mínimo en agotar todas las vías presupuestadas en la Ley.

6. COMERCIALIZACION DE LA PESCA.

Este es un capítulo de importancia transcendental para el desarrollo de la pesca, ya que sus carencias y deficiencias condicionan de forma directa otros aspectos de la actividad, como el volumen de capturas y la ampliación del tonelaje y del número de unidades de la flota.

La comercialización de los productos de la pesca se hace de dos formas: directamente al consumidor en el momento de descargar el pescado o a través de intermediarios. La comercialización a través de éstos presenta los mayores problemas para el pescador, ya que si no dispone de algún sistema de cámara de conservación no le queda otro remedio que vender al precio que le fija el comprador, en muchos casos muy inferior al que posteriormente se comercializa al público. En muchas ocasiones, el suministro de hielo al pescador lleva implícito la percepción posterior de la totalidad de las capturas.

Las capturas se descargan en puerto de acuerdo con los sistemas de conservación que poseen los barcos que las realizan. La flota litoral en general abastece el mercado de productos en fresco en los dispersos asentamientos

pesqueros. El desconocimiento estadístico de las capturas desembarcadas por la flota artesanal resta posibilidades comercializadoras a la pesca, tanto en los mercados locales como en los provinciales.

Actualmente, el sector extractivo artesanal canario no dispone de los medios mínimos ni de la estructura administrativa para abordar este problema con el rigor que el mismo requiere.

Es evidente que al operar sólo unos pocos compradores y no existir alternativas para que el pescador pueda exigir un precio mínimo garantizado, existe, de hecho, una hipoteca de todo su medio de vida por parte del único comprador al fijar éste el precio de compra y disponer de los medios para el traslado a los centros de consumo.

Dentro de la estructura de la comercialización pesquera canaria, la promulgación reciente de la Ley de creación del Fondo de Regulación y Organización del Mercado de Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM.) viene a llenar un vacío en esta materia que ha sido largamente demandado por el sector pesquero y que puede realizar una labor constructiva y esperanzadora para los artesanales canarios.

Los mercados de la pesca capturada por la flota canaria pueden resumirse en tres tipos: insulares, peninsulares y extranjeros:

- a) *El mercado insular.*—Tiene su salida en el consumo en fresco o en la industria derivada. El primer destino es de poca importancia porque no llega a un 20 por 100 del total. Bien es verdad que en los últimos años se observa un gran incremento.

La industria absorbe el volumen más importante de la pesca desembarcada, aunque no siempre proceda de la flota canaria. En los últimos años la pesca industrializada ascendió a casi 150.000 toneladas. Las Palmas absorbe el 90 por 100 de la pesca industrializada, y Santa Cruz de Tenerife, sólo un 10 por 100.

- b) *El mercado peninsular.*—Principalmente el de Barcelona absorbe también ciertas cantidades de pescado canario. Es el menos importante de los mercados, y además está perdiendo importancia en los últimos años, aunque sigue siendo interesante para algunas especies.
- c) *El mercado extranjero.*—La flota canaria realiza una importante y creciente actividad exportadora, que generalmente adopta dos formas distintas: el desembarco directo en puertos de la costa africana y, muy especialmente, la exportación de productos ya elaborados.

Entre los mercados ribereños africanos merecen especial atención los de Senegal, Costa de Marfil, países del golfo de Guinea, etc. A estos mer-

cados se suele enviar el pescado salado y conservas de sardinas desde hace muchos años.

Últimamente tienen gran importancia para las islas los mercados de países centroeuropeos. Son conocidas las enormes posibilidades del Mercado Común.

El mercado japonés tiene para Canarias una importancia fundamental. Japón compra a Canarias casi 60.000 toneladas de pulpo fresco. Igualmente están aumentando las compras de túnidos.

Por tanto, el gran problema de las pesquerías canarias no es la falta de capturas, sino la comercialización y distribución en los mercados, sean insulares, peninsulares o internacionales.

DESTINO	Toneladas (10 ³)	%	Valor (10 ³ Pts.)	%
Consumo local	17,7	7,5	3.045	19,0
Exportaciones	71,8	30,4	10.800	67,5
Conservas	95,4	40,4	971,2	6,1
Harinas y aceites	34,8	14,8	208,8	1,3
Salazón	1,0	0,4	60	0,4
Secado	0,2	0,1	12	0,1
Congelación	15,0	6,4	900	5,6
TOTALES	235,9	100,0	15.997,0	100,0

IV. CONCLUSIONES.

1. SECTOR AGRARIO.

Se estima difícil predecir las condiciones y circunstancias en que tendrá que desarrollarse la agricultura canaria en los próximos años. Como es natural, la posible entrada de España en la Comunidad Económica Europea condicionará grandemente la agricultura canaria, que tendrá que hacer importantes cambios estructurales para poder acoplarse a la nueva situación.

En el sector agrario, y para su mejora, se considera necesario adoptar diferentes medidas, exponiéndose a continuación las más importantes de ellas, las cuales indudablemente habrán de incidir en la evolución del coste de la insularidad:

- 1.^a Potenciación al máximo de la investigación y experimentación agrícola, con el objetivo de intentar conseguir, de una parte, cultivos

alternativos al plátano y a varias hortalizas que actualmente entran en los mercados en competencia con las producidas en la Península, y de otra, mejorar los actuales cultivos forzados de alta tecnología.

- 2.^a Protección a los cultivos de platanera, con la reserva del mercado nacional. En zonas marginales, intentar la sustitución por otros cultivos menos exigentes en agua.
- 3.^a Aplicación de fletes subvencionados al transporte de los productos agrícolas producidos en Canarias que permitan su colocación en los mercados consumidores competitivos.
- 4.^a Obtención de una tarifa especial que grave la entrada en las islas de los productos ganaderos, con el fin de incentivar la creación de explotaciones ganaderas para carne y leche e ir estructurando nuestro sistema productivo cara a la integración en la CEE.
- 5.^a Concesión de auxilios para las instalaciones destinadas a la cría de porcino y de broilers, con el objetivo de conseguir su expansión y lograr unas producciones capaces de abastecer a la totalidad de la población de la región canaria.
- 6.^a Fomento del ganado vacuno para carne y leche en unidades de explotación y condiciones sanitarias adecuadas. Asimismo, incremento de plantas forrajeras, ya iniciado por el ICONA.
- 7.^a Mejora del medio rural, en orden a conseguir la elevación progresiva de las condiciones de vida de la población campesina, a través de ayudas al desarrollo de las comunidades rurales con acciones que fomenten las mejoras de su medio social y humano.
- 8.^a Fomento del cultivo del tabaco en las islas, en terrenos aptos para el mismo.
- 9.^a En relación con el agua, se considera muy importante la adopción de las siguientes medidas:
 - a) Construcción de embalses y balsas, así como una adecuada red de canales de distribución.
 - b) Mejora de las técnicas de riego, con subvenciones al riego localizado.
 - c) Aprovechamiento total de las aguas residuales, con construcción de pequeñas plantas depuradoras en núcleos rurales.
 - d) Auxilios a la perforación de pozos y galerías.
- 10.^a Fomento y auxilio a la construcción de pequeñas industrias de transformación de productos agrícolas para lograr un aumento del valor añadido, que deberá originar una posible compensación con los productos importados.

- 11.^a Habida cuenta de las peculiaridades y condiciones de la agricultura canaria, casi todo el territorio regional deberá incluirse en el ámbito de aplicación de la directiva del Consejo de la CEE 75/268 sobre la agricultura de montaña y ciertas zonas desfavorecidas. Asimismo, la Directiva del Consejo 72/159, sobre modernización de explotaciones, y la 72/161, sobre información socioeconómica y cualificación profesional de las personas que trabajan en la agricultura, deberán ser de aplicación en las islas, con diversas modificaciones y matizaciones. Todo ello, se sobrentiende, en el supuesto de la entrada de España en la Comunidad Económica Europea.

En todo caso, las peculiaridades canarias deberían ser objeto de un trato específico en el texto de la Ley de Economía de Montaña, sometida a la consideración del Parlamento español.

2. SECTOR PESQUERO.

Como resumen de lo expuesto en el presente informe, y a modo de conclusiones, podemos establecer las siguientes:

- 1.^a Es imprescindible una progresiva renovación de la actual flota litoral, actualizando tecnológicamente las embarcaciones, dotándolas de mayor capacidad y autonomía, en consonancia con el rendimiento máximo sostenible de nuestros recursos autóctonos.
- 2.^a Es obvio que la supervivencia de la flota de altura está supeditada a la continuidad de los convenios pesqueros que permitan el acceso a los caladeros de tradicional explotación, haciéndose necesaria la investigación de otras zonas alternativas en previsión de situaciones de conflicto.

Asimismo, es evidente la necesidad de una modernización de esta flota, que permita lograr la capacidad competitiva suficiente frente a la elevada tecnología de las unidades extranjeras que comúnmente faenan en dichos caladeros.

- 3.^a Como hemos observado, las industrias derivadas del sector dependen fundamentalmente del costo de aprovisionamiento de pescado capturado por la flota canaria, y en la medida en que ésta optimice su rentabilidad, mediante el uso de la tecnología y estructura adecuada, la industria ofertará en el mercado con mayor o menor competitividad.

Dado el carácter netamente exportador de esta industria, y de su dependencia de mercados nacionales y extranjeros, en la actualidad con perspectivas de ampliación (Comunidades Europeas), se hace necesaria la adquisición de una estructura productiva flexible

que en todo momento pueda adaptarse convenientemente a la demanda de los distintos mercados.

- 4.^a Es importante señalar que las fases de comercialización están bastante concentradas, lo que ha originado situaciones de tendencia oligopolística, con el consiguiente freno de competencia y precio, por lo que se hace indispensable una actuación directa y eficaz del FROM., organismo de reciente creación que posee jurídicamente los medios idóneos para lograr una dinámica y correcta comercialización.
- 5.^a Por otra parte, cabe señalar la particular situación del sector, de cara a los importantes incentivos que ofrece la Ley de Desarrollo de la Pesca en Canarias; siendo incuestionable que, de cumplirse los objetivos previstos en dicha Ley, la casi totalidad del sector se beneficiará, bien directa o indirectamente, lo cual en definitiva revertirá globalmente en la economía del Archipiélago.
- 6.^a Finalmente llegamos a una conclusión, que no por sabida es menos importante, esto es, la extraordinaria importancia que este sector de actividad tiene en la economía canaria en términos de empleo, producción y renta, de fídúcia sustitución a corto plazo y de una más que problemática adaptación a largo plazo a los cambios que se han venido operando en el *statu quo* pesquero internacional en la presente década.
- 7.^a Desde el punto de vista de la insularidad, de acuerdo con las consideraciones anteriores, ésta es un factor positivo con respecto al sector pesquero, por las siguientes consideraciones:
 - a) Proximidad a un caladero de gran importancia.
 - b) Derivaciones de tipo industrial y comercial que proporciona la pesca.
 - c) Como actividad generadora de puestos de trabajo.
- 8.^a Todas las consideraciones que puedan hacerse sobre las implicaciones positivas del sector pesquero en la economía de Canarias ha de apoyarse necesariamente en la existencia de acuerdos para acceder al banco sahariano.

SEMINARIO CIVICO MILITAR DE CANARIAS

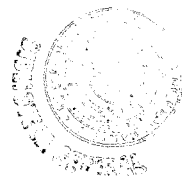
C I C L O I I

2.ª PONENCIA

Tema: «COSTES DE LA INSULARIDAD A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZOS EN EL SECTOR DE LA ENERGIA, INDUSTRIA Y COMERCIO. MEDIDAS A ADOPTAR EN RELACION CON SU EVOLUCION.»

INDICE

	Páginas
I. <i>Introducción</i>	43
II. <i>Sector industria</i>	45
III. <i>Sector comercio</i>	55
IV. <i>Estudio comparativo con el resto de España de los sectores de la industria y el comercio</i>	67
1. <i>Industria</i>	67
2. <i>Construcción</i>	75
3. <i>Comercio</i>	78
V. <i>Sector de la energía</i>	85
1. <i>El petróleo</i>	85
1.1. <i>Estructura del consumo energético canario y su comparación con el peninsular</i>	86
2. <i>El carbón</i>	90
3. <i>Sector eléctrico</i>	91
3.1. <i>Antecedentes</i>	91
3.2. <i>Definición de los costes de la insularidad</i>	91
3.3. <i>Coste de la insularidad política</i>	91
3.4. <i>Coste de la insularidad social</i>	92
3.5. <i>Coste de la insularidad económica</i>	92
4. <i>Fuentes alternativas de la energía</i>	94
4.1. <i>Introducción</i>	94
4.2. <i>Energía nuclear</i>	94
4.3. <i>Energía eólica</i>	96
4.4. <i>Energía solar</i>	97
4.5. <i>Sistema combinado de energía solar, fósil y eólica</i>	99
VI. <i>Conclusiones</i>	102
VII. <i>Bibliografía</i>	107



RELACION NOMINAL DE LOS COMPONENTES DE LA PONENCIA

- **Presidente civil:**

Ilmo. Sr. D. Antonio Ruiz Martín, Delegado Provincial de la Industria de Las Palmas.

- **Presidente militar:**

Excmo. Sr. D. Francisco Carroquino Cortés, General Segundo Jefe de Tropas de Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote.

- **Secretario:**

D. Fortunato Huidobro Gómez, Comandante de Infantería, Diplomado de Estado Mayor, del Gobierno Militar de Las Palmas.

- **Vocales civiles:**

D. Carlos Bencomo Mendoza, Jefe de la Sección de Minas de la Delegación de Industria de Santa Cruz de Tenerife.

D. Joaquín Ocón García, Catedrático de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Las Palmas.

D. Antonio Marrero Bosch, Ingeniero Industrial, Director de la UNELCO., Departamento Provincial de Las Palmas.

D. Antonio Vega Pereira, Ingeniero Industrial, Director de Cervezas «Tropical», de Las Palmas.

D. Alejandro Castro Jiménez, Presidente de la Comisión de Hacienda del Cabildo de Las Palmas.

D. Eduardo de la Cruz Alarco, Presidente de la UNELCO.

D. José María Larrucea Urtiaga, Ingeniero Industrial de la UNELCO.

- **Colaboradores civiles:**

D. José Jiménez Suárez, Ingeniero de Caminos, miembro del Gabinete Técnico del Cabildo de Las Palmas.

D. Jacinto Artilles Ramírez, Economista, miembro del Gabinete Técnico del Cabildo de Las Palmas.

● **Vocales militares:**

- D. Javier Relloso Sainz, Comandante de Infantería de la Zona de Reclutamiento y Movilización 112 de Las Palmas.
- D. Joaquín Gurriarán Granados, Comandante de Ingenieros, del BMING-XVI, de Las Palmas.
- D. José Romero Puente, Comandante de Intendencia, del Almacén Local de Intendencia de Las Palmas.
- D. Antonio Ruiz Mateos, Teniente Coronel de Ingenieros del CIAC., de la Comandancia de Obras de Las Palmas.
- D. Miguel Galante Guillén, Comandante de Ingenieros Aeronáuticos de la Zona Aérea de Canarias.

I. INTRODUCCION.

El tema encomendado a la 2.^a Ponencia del SEMINARIO CÍVICO MILITAR, en su Ciclo II, es el estudio de los *costes de la insularidad* a corto, medio y largo plazos, en los sectores de la energía, la industria y el comercio, así como las medidas a adoptar en relación con su evolución.

Desde las primeras reuniones de trabajo de la Ponencia se pudo comprobar las dificultades que tan ambicioso tema planteaba para llegar a unas conclusiones válidas, apoyadas en datos fiables. Dificultades derivadas de la imposibilidad de cuantificar muchos sectores de la producción por falta de la información necesaria.

Consecuencia de estos primeros contactos, del análisis en profundidad del tema, y a la vista de la metodología que la Ponencia preliminar establecía, se llegó a las siguientes conclusiones:

- Que en los plazos fijados, y con la información de que se dispone, no se puede efectuar un trabajo con rigor científico.
- Que el tema planteado ha despertado gran interés, tanto en esferas políticas como en diferentes entes y organismos del Archipiélago, y que el escaso rigor potencialmente alcanzable condiciona su uso para otros fines distintos que el estricto del estudio. Este hecho ha constituido una constante preocupación de la Ponencia a la hora de realizar el trabajo.
- Como consecuencia, y de común acuerdo con la 4.^a Ponencia, se elevó a la Dirección del Ciclo una propuesta de reconsiderar el título del tema a tratar, proponiendo el siguiente: "*Estudio de una aproximación a los costes de la insularidad, filosofía y metodología para su estudio*".

La Dirección del Ciclo desestimó esta propuesta, por lo que se ha efectuado el trabajo de acuerdo con el tema original.

En el desarrollo del tema no se ha conseguido superar las dificultades antes citadas, por lo que el trabajo presentado por la Ponencia no permite

sacar unas conclusiones cuantificadas del coste de la insularidad, y sí únicamente unas deducciones cualitativas y filosóficas que de alguna forma ponen de manifiesto la problemática de la insularidad.

Por estimar del mayor interés el tema encomendado, y tratando de justificar dicha propuesta, esta Ponencia estima que las dificultades para deducir los verdaderos costes de la insularidad son los siguientes:

- La falta de información precisa.
- Las características especiales de la *economía canaria*, abierta libremente a todos los mercados, constituyendo prácticamente un verdadero *país* dentro del Estado.
- La dificultad de valorar los costes y compararlos con los del mismo sector peninsular, por intervenir en los mismos factores complejos de analizar, tales como el valor de las materias primas, la energía, mano de obra, etc., que es muy diferente en dichos ámbitos económicos.
- La dificultad de valorar como costes de la insularidad la exportación de productos que, con independencia de sus precios de oferta, se realiza por asignación de cupos o protección de mercado.
- Dadas las características de mercado abierto del Archipiélago canario, es muy problemático calcular los costes de la insularidad, ya que es posible que se llegase a la conclusión de que lo que se obtiene es *renta de la insularidad*, en lugar de *costes*. En una economía donde se impone el libre cambio, las industrias que mantienen una actividad importante es porque obtienen beneficios de las mismas, salvo aquellas de producción energética, que es necesario mantener, aunque sea a costa de subvenciones. Ejemplo: producción de agua y energía eléctrica.
- Lo impreciso de los cálculos de los costes por transportes, de los cuales no existen datos clarificadores. Así se calculan normalmente los costes hasta los mercados de Europa, lo cual ya es difícil efectuar, en comparación con otras regiones españolas, pues no está claro que sea más costoso un flete marítimo hasta los puertos del mar del Norte que un transporte terrestre a la misma zona desde las provincias de Almería o Murcia. Por otro lado, sí resulta un coste —más político que insular— las líneas aéreas y marítimas entre islas.
- El llamado coste de la *doble insularidad*, también resulta difícil de determinar, ya que aun existiendo de forma genérica esta doble insularidad, no es siempre exacto que las siete islas dependan de las dos capitalinas. En muchos casos, y dada la infraestructura existente, estas islas se relacionan directamente con el exterior. Ejemplo: exportación de productos agrícolas o derivados de la pesca desde Lanzarote, Fuerteventura y La Palma, o el tráfico turístico dirigido di-

rectamente a dichas islas. Efectivamente, existe este coste originado por los transportes interinsulares, pero no de una forma generalizada.

- Los costes, cuando se estudian, se calculan únicamente en relación con los mercados peninsular y europeo, pero no se recogen los derivados de la situación de las islas respecto de otros mercados, como Sudamérica y Africa.
- Todos los aspectos apuntados, además de las implicaciones políticas y el mantenimiento del régimen de Puertos Francos y del económico fiscal, hacen que el cálculo de los costes resulte empresa poco menos que imposible para una Ponencia en la que no todos sus vocales son especialistas en economía y que disponen de escaso margen de tiempo.
- Se estima que para lograr un buen resultado sería preciso designar un equipo de trabajo idóneo, que contase con la plena colaboración de todos los órganos oficiales y empresas privadas, así como de la Universidad, para alcanzar la meta fijada.

Pese a las observaciones anteriores, la Ponencia ha puesto todo su empeño en alcanzar los mejores resultados posibles, y ha orientado su esfuerzo a lograr una aproximación a los costes de la insularidad, y en tal sentido ha desarrollado el siguiente esquema de trabajo:

- Análisis del sector industria.
- Análisis del sector comercio.
- Estudio comparativo de ambos sectores entre el ámbito insular y el peninsular.
- Estudio de la fuente de energía primaria más importante: el petróleo, y una de sus aplicaciones más importantes: la electricidad, así como del carbón.
- Análisis de las fuentes alternativas de energía, que a largo plazo pueden constituir los pilares fundamentales de la economía de las islas.
- El trabajo se completa con unas conclusiones.

Vistas las anteriores consideraciones, y reconociendo una vez más la modestia del trabajo realizado, solamente resta por solicitar del lector benevolencia para sus autores, en especial para aquellos que, con probada categoría intelectual y talla profesional, no han podido realizar el “estudio” que desearían firmar.

II. SECTOR INDUSTRIA.

La incidencia de la industria, incluida la de la construcción, en el conjunto de la economía canaria es escasa, alcanzando solamente un 21,1 por 100 del Producto Total Bruto, mientras que a nivel nacional alcanza un 37,8 por 100.

Más de destacar es el dato de la población activa en el Archipiélago, cuya incidencia en el sector industrial es solamente del 10,2 por 100, mientras que el comercio y servicios alcanzan un 59,5 por 100.

Varios son los factores que provocan esta situación, entre los que se pueden citar:

- Carencia casi absoluta de primeras materias, que es preciso importar.
- Mercado limitado a la propia región, salvo en productos muy concretos, como en el caso del tabaco.
- Inestabilidad política y bajo poder adquisitivo del posible y cercano mercado africano, cuyas experiencias no aconsejan hasta el momento la instalación de una industria dedicada al mismo.

El Archipiélago carece de industria pesada, reduciéndose a una industria ligera o de transformación, siendo las principales la Refinería de Petróleo de Tenerife, de la Compañía Española de Petróleos, S. A.; la Industria Tabaquera, y la de Productos de Bebidas. Actualmente empieza a cobrar cierta importancia la industria naval, en aspecto de reparaciones.

Como un intento para fomentar el sector industrial en el Archipiélago, se crearon en 1972 los polígonos industriales de Arinaga, en Gran Canaria, y de Güímar, con el doble objetivo de hacer una reserva de suelo industrial y de dotar de servicios y equipamientos adecuados para asentamientos industriales.

Ambos polígonos empezaron a construirse entre 1975 y 1976, y en la actualidad, y concretamente en el polígono de Arinaga, en Gran Canaria, se han asentado 23 industrias, con una superficie total ocupada de 267.896 metros cuadrados, habiéndose construido en el mismo núcleo 208 viviendas sociales.

Otro intento de promoción industrial lo ha constituido la creación de la Sociedad de Desarrollo Industrial de Canarias (SODICAN.), en diciembre de 1976, de la cual forma parte, como socio mayoritario, el INI. (51 por 100 del capital), siendo el resto suscrito por Cajas de Ahorro Regionales, hasta un total de 1.000 millones de pesetas de capital social.

Sus fines son los siguientes:

- Asesoramiento técnico y financiero a las empresas.
- Fomentar la mejora de las estructuras empresariales.
- Procurar inversiones en la región, participando en el capital de sociedades a constituir o ya existentes.
- Otorgar préstamos y avales a las empresas en que ya participe.
- Captar recursos ajenos para las empresas en que participe.

Como datos de la actuación de SODICAN., se acompañan los cuadros números 1, 2 y 3, en los que figura su participación en diferentes empresas de la provincia de Las Palmas durante los años 1978, 1979 y 1980.

Como índices que reflejan las dificultades en el desarrollo industrial, se expone el siguiente cuadro, donde se indica la creación de nuevas industrias en Las Palmas desde 1975 a 1978, inclusive (cuadro núm. 4).

Como se deduce del mismo, las empresas creadas son de escasa entidad, ya que el promedio de puestos de trabajo por empresa oscila de seis a diez.

En los cuadros núms. 5 y 6 se reflejan las industrias más importantes en ambas provincias, por sectores; de los mismos se deduce el elevado número de pequeñas empresas de tipo artesanal de menos de cinco empleados, mientras que las medianas empresas, con más de 100 empleados, son 20 en la provincia de Las Palmas y 16 en Tenerife, destacando los sectores de tabacos, alimenticios, bebidas, derivados del petróleo, productos químicos e industrias del papel.

En los cuadros anexos núms. 7 y 8 se exponen las estructuras del sector industrial de más incidencia en las provincias de Las Palmas y Tenerife, con expresión de las horas trabajadas, costes de personal, consumo de energía eléctrica y valor de la producción obtenida.

A modo de conclusión, podemos señalar:

- El desarrollo industrial para el desarrollo regional.
- El desarrollo urbano para el desarrollo rural.
- Necesidad de que SODICAN. se enmarque dentro de una estrategia global de desarrollo.
- Carácter prioritario de la *empresa pública* en el desarrollo industrial de la región.
- Producción de tabaco, agricultura familiar de medianías y posibilidades de su transformación artesanal.
- Consideraciones especiales sobre Canarias en el PEN.

CUADRO NÚM. 1

EMPRESAS PARTICIPADAS POR SODICAN.

Año 1978

EMPRESAS	Capital social (Millones Ptas.)	Participación SODICAN. (%)	Participación SODICAN. (Millones Ptas.)	Inversión (Millones Ptas.)
INCA., S. A.	200,000	7,50	15,000	212,100
RIEGOCAN., S. A.	60,000	40,00	24,000	66,500
NUCASA.	16,700	10,00	1,670	48,000
SADA.	25,000	20,00	5,000	11,000
VICSA.	300,000	5,00	15,000	555,000
VISOCAN.	720,000	10,00	72,000	360,000
Inversiones barcos pesca ...	—	—	—	5,000
Inversiones plan ganadero.	—	—	—	6,000
Totales ...	1.321,700	10,03	132,670	1.263,600

NOTA: La inversión corresponde a la provincia de Las Palmas. Las empresas participadas corresponden a las ubicadas en la provincia de Las Palmas.

CUADRO NÚM. 2

EMPRESAS PARTICIPADAS POR SODICAN.

Año 1979

EMPRESAS	Capital social (Millones Ptas.)	Participación SODICAN. (%)	Participación SODICAN. (Millones Ptas.)	Inversión (Millones Ptas.)
INCA., S. A.	200,000	7,50	15,000	212,100
RIEGOCAN., S. A.	60,000	40,00	24,000	66,500
NUCASA.	17,700	10,00	1,670	48,000
SADA.	25,000	20,00	5,000	11,000
VICSA.	416,700	5,00	20,835	555,000
VISOCAN, S. A.	720,000	10,00	72,000	360,000
AGRAMAR, S. A.	100,000	31,00	31,000	160,000
PROCOMAR., S. A.	60,000	31,50	18,900	8,000
Inversiones barcos pesca ...	—	—	—	10,000
Inversiones plan ganadero.	—	—	—	6,000
Totales ...	1.599,400	11,78	188,405	1.436,600

NOTA: La inversión corresponde a la provincia de Las Palmas. Las empresas participadas corresponden a las ubicadas en la provincia de Las Palmas.

CUADRO NÚM. 3

EMPRESAS PARTICIPADAS POR SODICAN.

Año 1980

EMPRESAS	Capital social (Millones Ptas.)	Participación SODICAN. (%)	Participación SODICAN. (Millones Ptas.)	Inversión (Millones Ptas.)
INCA, S.A.	200,000	7,50	15,000	212,100
RIEGOCAN., S.A.	60,000	40,00	24,000	84,550
NUCASA.	70,000	20,00	14,000	48,000
SADA.	40,000	20,00	8,000	11,000
VICSA.	416,700	5,00	20,835	555,000
COINTER., S.A.	5,000	35,00	1,750	5,000
VISOCAN., S.A.	720,000	10,00	72,000	360,000
ALBACORA	6,000	40,00	2,400	3,000
ASINCA-EXPORT.	15,000	10,00	1,500	7,500
AGRAMAR, S.A.	150,000	31,00	46,500	330,000
PROCOMAR, S.A.	60,000	31,50	18,900	60,000
INCALSA.	1,000	25,00	0,250	1,000
INCA. Agrícola, S.A.	0,500	20,00	0,100	0,500
Inversiones barcos pesca ...	—	—	—	10,000
Inversiones plan ganadero.	—	—	—	6,000
Inversiones polígono I. Ari- naga	—	—	—	20,000
Totales	1.744,200	12,91	225,235	1.713,650

NOTA: La inversión corresponde a la provincia de Las Palmas. Las empresas participadas corresponden a las ubicadas en la provincia de Las Palmas.

APLICACION Y CREACION DE NUEVAS INDUSTRIAS EN LA PROVINCIA DE LAS PALMAS

	NUEVAS INDUSTRIAS				AMPLIACIONES			
	1975	1976	1977	1978	1975	1976	1977	1978
Número de empresas	185	176	94	243	111	—	50	64
Puestos de trabajo	1.052	1.056	871	1.249	1.560	559	367	99
Inversión (millones de pesetas) ..	1.127	958	1.437	853	965	732	148	1.033
Inversión por puestos de trabajo.	1.071.292	907.196	1.649.827	682.946	—	—	—	—
Promedios de puestos de trabajo por empresa	5,6	6	9,26	5,1	—	—	—	—

ESTABLECIMIENTOS Y EMPLEADOS CON MAS INCIDENCIA EN LA PROVINCIA DE LAS PALMAS

	ESTABLECIMIENTOS POR NUMERO DE EMPLEADOS									EMPLEO	
	De 1 a 5	De 6 a 10	De 11 a 25	De 26 a 50	De 51 a 100	De 101 a 250	De 251 a 500	De 500 y más	Total	Total	Obreros de produc.
Industrias alimenticias (excluido bebidas)	25	9	15	6	6	4	2	—	67	2.442	2.201
Industrias de tabaco	4	1	3	2	1	1	2	—	14	1.228	1.088
Industrias de bebidas	8	2	7	2	1	3	1	—	24	1.284	1.063
Productos minerales no metálicos (excepto derivados del petróleo) ..	27	10	11	8	3	—	1	—	60	1.211	1.011
Fabricación de sustancias y productos químicos	18	2	3	2	—	—	1	—	26	557	429
Fabricación de papel y productos de papel	6	1	2	—	—	2	—	—	11	411	332
Imprentas, editoriales y afines ...	28	25	9	—	1	2	—	—	65	831	686
Construcción de materiales de transporte	—	—	3	2	1	—	1	—	7	470	346

ESTABLECIMIENTOS Y EMPLEADOS CON MAS INCIDENCIA EN LA PROVINCIA DE TENERIFE

	ESTABLECIMIENTOS POR NUMERO DE EMPLEADOS									EMPLEO	
	De 1 a 5	De 6 a 10	De 11 a 25	De 26 a 50	De 51 a 100	De 101 a 250	De 251 a 500	De 500 y más	Total	Total	Obreros de produc.
Industrias del tabaco	5	4	2	3	3	3	2	2	24	3.065	2.797
Fabricación de productos derivados del petróleo	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1.732	786
Imprentas y editoriales	41	17	8	—	2	—	1	—	69	915	765
Industrias alimenticias (excluido be- bidas)	22	8	14	5	3	1	—	—	53	832	641
Industrias de bebidas	6	1	3	1	1	3	—	—	15	856	693
Productos minerales no metálicos (excepto derivados del petróleo).	66	20	21	4	4	1	—	—	116	1.236	1.026
Fabricación de papel y productos de papel	2	2	3	1	1	1	—	—	10	279	228
Industrias de transformación del metal	161	26	14	3	4	—	—	—	208	1.335	1.014

ESTRUCTURA DEL SECTOR INDUSTRIAL CON INCIDENCIA EN LA PROVINCIA DE LAS PALMAS

	Horas de trabajo (Miles)	Costes de personal (Miles/Ptas.)	Consumo energía eléctrica (Miles Kw/h.)	V A L O R (Miles de pesetas)		
				Combustibles y energía eléctrica	Materias primas y servicios	Producción
Industrias alimenticias (excluido bebidas)	5.515	579.717	12.207	81.929	3.244.047	4.278.343
Industrias del tabaco	1.705	273.519	2.636	12.164	1.213.047	1.795.580
Industrias de bebidas	2.552	445.532	6.909	41.255	843.734	1.636.406
Productos minerales no metálicos (excepto deriv. del petróleo) ..	1.949	285.930	28.069	108.272	693.125	1.188.195
Fabricación de papel y productos de papel	695	158.653	2.272	14.143	1.547.729	1.879.846
Imprentas, editoriales y afines ...	1.508	268.400	1.482	6.652	312.191	767.852
Fabricación de sustancias y productos químicos	1.231	158.452	64.469	257.881	951.824	1.512.654
Construcción de materiales de transporte	1.046	219.436	3.007	12.254	284.037	659.142

ESTRUCTURA DEL SECTOR INDUSTRIAL CON INCIDENCIA EN LA PROVINCIA DE TENERIFE

	Horas de trabajo (Miles)	Costes de personal (Miles/Ptas.)	Consumo energía eléctrica (Miles Kw/h.)	V A L O R (Miles de pesetas)		
				Combustibles y energía eléctrica	Materias primas y servicios	Producción
Industrias del tabaco	5.758	901.837	9.047	47.278	3.743.587	5.408.625
Imprentas y editoriales	1.444	330.815	1.819	6.764	459.663	944.224
Industrias alimenticias (excluido bebidas)	1.344	175.215	3.756	28.290	1.247.888	1.561.272
Industrias de bebidas	1.365	257.412	4.190	30.856	312.064	696.248
Fabricación de papel y productos de papel	515	99.929	2.950	14.380	1.033.204	1.212.319
Industrias de transformaciones metálicas	2.406	355.755	3.836	15.486	517.310	949.852

III. SECTOR COMERCIO.

La integración de la economía canaria en el comercio internacional, y su creciente dependencia del mismo, convierte el comercio exterior en capital clave.

Por su situación y su clima, desde su incorporación a la Corona de Castilla, su comercio se insertó en el internacional, como área productora de bienes agrarios exóticos, de una parte, y como escala obligada en el tráfico internacional de mercancías, por su privilegiada situación en el Atlántico, en plena época del expansionismo colonial de varios países europeos hacia América.

Su comercio se basa en tres características principales:

- 1.^a Las importaciones no están limitadas por la capacidad de exportación.
- 2.^a No existen restricciones cuantitativas ni administrativas a la importación.
- 3.^a Los aranceles son relativamente bajos.

La consecuencia más importante de las características señaladas es que al no existir limitaciones a la importación, éstas constituyen una barrera para la expansión industrial.

Podemos significar, asimismo, una serie de notas que revelan la actual conformación del comercio canario:

- 1.^a El marco en que se han desarrollado los intercambios frente a los países dominantes ha tenido un carácter dependiente.

Así, los productos ofertados por Canarias no han sido imprescindibles para las economías de los países dominantes. Por otra parte, los avances en la tecnología agrícola han puesto a disposición de estos mercados productos en los que antes sólo podía competir Canarias por su clima. Asimismo, la revolución tecnológica de los transportes ha empuñado las distancias y facilitado el acceso y conservación de los productos.

Sin embargo, las importaciones procedentes de los países dominantes han respondido a las crecientes necesidades del sector comercial, aumentadas por el turismo, tráfico de escala y progresiva demanda interna. Además, esta importación no ha tenido competidora en la limitada oferta interior, casi inexistente en el conjunto de bienes manufacturados.

- 2.^a Esta tendencia de la economía canaria se ha dirigido esencialmente a los países dominantes de Europa, y concretamente y de forma especial a Inglaterra. Ultimamente está aumentando el comercio de exportación con los países africanos, si bien se trata de bienes importados a su vez de los países industrializados.

En los cuadros núms. 1 y 2 pueden comprobarse las direcciones geográficas que hoy presenta el comercio canario, así como su evolución en el período 1960-1976. En esta evolución influye mucho la enorme revalorización de los crudos recibidos de Venezuela y Golfo Pérsico. También se nota la influencia de la escalada importadora de productos electrónicos japoneses. En cuanto a la exportación, se aprecia el incremento del comercio hacia Africa, y sobre todo el gran volumen de pescado adquirido por Japón.

- 3.^a La influencia directa del capitalismo internacional, con grandes inversores extranjeros, ligados a los dos grandes polos externos de la economía canaria, que son los cultivos de exportación y el aprovechamiento comercial de sus dos grandes puertos: Tenerife y puerto de La Luz. Todo ello impulsado con la Ley de Puertos Francos de 1852, que fué el incentivo para que el capital extranjero se lanzase a dominar en ciertas parcelas el mercado del intercambio o distribución de mercancías. Este carácter dependiente y débil ha ido conduciendo al sistema económico canario a un continuo tanteo de procesos y adaptaciones a las demandas favorables del exterior.
- 4.^a Aparte del interés específico que tiene la economía canaria en sus relaciones exteriores —por su posición geopolítica— como punto de apoyo del comercio internacional, hay que contemplar su integración con el resto de la economía nacional, según los papeles que en este sentido le iba asignando la Administración. Así, su producción se ha ido acoplando en cada momento a una necesidad exterior, partiendo siempre de un monocultivo, que fué pasando de la caña de azúcar hasta el turismo actual, con un intermedio de orchilla, vid, cochinilla y plátano.

La legislación económica especial canaria es la demostración de ese vaivén acomodativo que ha tenido que interiorizar el sistema canario ante la dinámica del interés externo.

- 5.^a La economía canaria fué siempre más abierta frente a la autarquía peninsular, por lo que sufrió más profundamente las contingencias externas de carácter bélico o financiero, como ocurrió con las dos

grandes guerras de 1914 y 1939, con la guerra de Liberación Nacional de 1936 y con las crisis económicas y devaluaciones de 1967 y 1977.

A partir de 1939, y sobre todo desde la Ley de Régimen Económico Fiscal de 1972, la economía canaria se ha acercado cada vez más a la nacional.

- 6.^a Los últimos acontecimientos políticos internacionales, la dialéctica de los dos grandes bloques desde 1945, los enfrentamientos que tienen por escenario el continente africano, son factores que han revalorizado grandemente la dimensión estratégica y el papel posicional de las Islas Canarias. Por ello, el Archipiélago se ha convertido en una encrucijada que gravita en su futuro inmediato y que obligará a clarificar sin más demora el programa económico, social y político de esta etapa de transición.

La influencia exterior sobre el comercio canario se hace notar, como puede verse en el cuadro núm. 3, en el que se refleja el volumen de las importaciones y exportaciones desde la Península y el extranjero, cuando se produce algún acontecimiento de importación exterior. Así, en el año 1967 hay una devaluación de la peseta respecto al dólar, y se notan las desviaciones que se producen, sustitutorias al área peninsular, ya que sus productos resultan abarataados comparativamente en el caso de devaluación de la peseta.

En el cuadro núm. 4 se contempla el volumen de las importaciones totales de Canarias, clasificadas según la norma internacional, y en el que se destaca en porcentaje de crecimiento anual referido a los años de 1974-1978.

Asimismo puede observarse en el cuadro núm. 5 las exportaciones de la región canaria al extranjero durante el período de 1973 a 1978, destacando como capítulo más importante el correspondiente a pescados, y también legumbres y plantas. En volumen destaca el de productos petrolíferos, producido por lo suministrado a barcos en los puertos de Tenerife y Las Palmas y procedentes de la refinería de la CEPSA.

En el cuadro núm. 6 se contemplan los mismos conceptos, referidos a su exportación a la Península y Baleares, en el que se observa como partida muy destacada la correspondiente a productos petrolíferos, siguiendo en importancia el tabaco y, a continuación, la fruta y pescados.

A modo de conclusión podemos señalar:

- La *economía canaria* tiene un destacado carácter abierto, lo que supone una mayor fragilidad ante los factores externos con respecto a la Península.

- Existe un comercio de escala debido a la influencia de su posición geoeconómica. Por lo mismo, en su comercio existe una dependencia estructural más que funcional, por su integración internacional; existe una importante intervención del capital transnacional.
- La tarifa especial también puede tener importancia destacada, ya que si de una parte es un proteccionismo a la industria, de otra, va contra el libremercado que conviene al comercio; es, pues, un tema polémico
- Existen factores que inciden en la integración de la economía canaria a la peninsular, así como una pérdida de importancia de las exportaciones canarias en la dinámica económica regional.
- El comercio de reexportación de bienes manufacturados recibidos de países industrializados, sobre todo al mercado africano, con sus lógicas implicaciones políticas.
- Por último, hay que señalar el papel a desempeñar por el comercio canario ante la eventual integración española en la CEE.

ESTRUCTURA Y EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR CANARIO POR AREAS ECONOMICAS
IMPORTACIONES (En millones de pesetas)

A R E A	1960	Total (%)	1962	Total (%)	1964	Total (%)	1966	Total (%)	1967	Total (%)	1969	Total (%)	1970	Total (%)
CEE.	1.881,60	24,20	3.628,57	25,14	4.685,70	25,13	7.672,62	28,20	2.142,060	9,43	10.216,04	28,60	10.373,73	28,12
Total Europa	2.105,90	27,18	4.132,89	28,64	5.524,56	29,63	9.076,51	33,31	9.605,644	42,29	12.070,75	33,79	12.177,69	33,01
COMECON.	11,41	0,14	89,48	0,62	174,42	0,93	405,81	1,49	367,666	1,61	437,14	1,22	457,98	1,24
Africa	154,29	1,99	165,83	1,14	728,98	3,91	731,85	2,69	940,310	4,14	1.610,36	4,50	1.738,20	4,71
Asia	1.624,38	20,96	2.619,69	18,15	3.261,19	17,49	4.304,75	15,82	5.162,400	22,73	6.056,49	16,95	6.382,35	17,30
Oceanía	23,46	0,30	109,11	0,75	27,27	0,14	29,13	0,10	21,076	0,09	18,45	0,05	19,72	0,53
EE. UU. - Canadá.	614,57	7,93	841,67	5,83	1.227,16	6,58	1.776,18	6,53	1.546,283	6,80	1.012,75	2,83	1.864,31	5,05
Resto Africa	1.331,94	17,19	2.841,63	19,69	3.013,81	16,16	3.203,59	11,77	2.925,129	12,88	4.295,31	12,02	3.870,88	10,49
Totales	7.747,55	100,00	14.428,87	100,00	18.643,09	100,00	27.200,44	100,00	22.710,560	100,00	35.717,29	100,00	36.884,86	100,00

A R E A	1971	Total (%)	1972	Total (%)	1973	Total (%)	1974	Total (%)	1975	Total (%)	1976	Total (%)	1977	Total (%)
CEE.	12.081,378	26,33	15.033,53	27,64	17.024,58	14,16	17.803,43	19,95	16.920,550	21,44	20.307,26	19,01	25.034,30	18,35
Total Europa	14.749,206	32,15	18.119,04	33,31	20.536,16	17,08	21.824,70	24,45	20.758,200	26,30	24.459,97	22,90	30.161,59	22,10
COMECON.	966,400	2,10	761,41	1,40	923,38	0,76	862,73	0,96	1.457,130	1,84	1.402,11	1,31	1.752,21	1,28
Africa	1.711,620	3,73	1.416,28	2,60	869,13	0,72	1.497,27	1,67	1.004,990	1,27	2.413,86	2,26	4.235,08	3,10
Asia	9.841,890	21,45	11.227,78	20,60	12.763,28	10,61	34.022,18	38,12	26.986,650	34,20	43.920,42	41,11	58.288,64	42,72
Oceanía	32,870	0,07	39,84	0,07	27,81	0,02	37,32	0,04	99,190	0,12	78,24	0,07	72,76	0,05
EE. UU. - Canadá.	2.140,660	4,65	2.574,22	4,73	2.897,32	2,41	5.746,78	6,43	4.981,228	6,31	6.011,03	5,62	7.156,75	6,53
Resto América	4.343,220	9,46	5.210,04	9,58	5.063,62	4,21	7.432,42	8,33	6.696,200	8,48	8.217,83	7,70	9.717,82	7,12
Totales	45.867,244	100,00	54.382,14	100,00	60.105,28	100,00	89.226,83	100,00	78.904,138	100,00	106.810,72	100,00	136.419,15	100,00

A R E A	1978	Total (%)	C R E C I M I E N T O A N U A L				
			74/73	75/74	76/75	77/76	78/77
CEE.	27.251,90	18,64	4,57	- 4,96	20,0	18,78	12,90
Total Europa	33.878,46	23,18	6,27	- 4,89	17,8	20,63	14,81
COMECON.	1.489,20	1,01	- 6,57	68,89	- 3,7	24,24	- 14,33
Africa	7.364,91	5,03	72,27	- 32,88	140,1	75,06	74,28
Asia	53.653,94	36,70	166,56	- 20,68	62,4	31,92	- 7,39
Oceanía	144,22	0,09	34,19	165,78	- 21,1	- 7,01	98,24
EE. UU. - Canadá ..	9.806,54	6,70	98,34	- 13,33	20,6	9,69	48,71
Resto América	12.564,89	8,59	46,78	- 9,91	22,7	18,19	29,36
Totales	146.154,06	100,00	422,41	148,02	258,8	191,50	256,58

ESTRUCTURA Y EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR CANARIO POR AREAS ECONOMICAS
EXPORTACIONES (En millones de pesetas)

A R E A	1960	Total (%)	1962	Total (%)	1964	Total (%)	1966	Total (%)	1967	Total (%)	1969	Total (%)	1970	Total (%)
CEE.	1.589,82	33,50	2.313,82	40,50	2.805,74	41,95	2.350,59	38,13	1.947,360	38,14	1.901,46	33,08	2.162,40	32,35
Total Europa ..	1.939,47	40,89	2.517,30	44,00	3.111,72	46,50	2.745,73	44,50	2.199,200	43,08	2.235,56	38,89	2.423,28	36,25
COMECON.	3,84	0,68	13,39	0,20	10,33	0,15	60,06	0,97	56,480	1,10	41,35	0,70	67,31	1,00
Africa	1.172,67	24,72	812,57	14,22	667,34	9,98	625,42	10,14	502,075	9,83	808,72	14,07	1.104,39	16,51
Asia	15,27	0,31	24,40	0,40	51,29	0,76	184,27	3,00	117,377	2,29	290,78	5,06	478,88	7,16
Oceanía	6,16	0,12	—	—	—	—	0,22	—	69,106	1,35	0,39	—	0,31	—
EE. UU. - Canadá.	5,08	0,10	13,04	0,22	21,31	0,31	148,76	2,41	196,013	3,84	409,71	7,13	330,38	4,94
Resto América ...	8,70	0,18	15,71	0,27	18,23	0,27	46,97	0,76	16,350	0,32	58,28	1,01	116,56	1,74
Totales	4.741,01	100,00	5.710,23	100,00	6.685,96	100,00	6.162,02	100,00	5.103,960	100,00	5.746,25	100,00	6.683,11	100,00

A R E A	1971	Total (%)	1972	Total (%)	1973	Total (%)	1974	Total (%)	1975	Total (%)	1976	Total (%)	1977	Total (%)
CEE.	2.655,80	30,98	2.894,00	27,90	2.919,67	27,52	5.812,38	31,63	4.801,59	29,20	6.614,270	28,70	7.388,20	20,60
Total Europa ..	3.077,17	35,90	3.584,31	34,60	3.624,97	34,17	5.311,59	28,90	5.055,06	30,75	8.109,960	35,20	8.645,71	24,29
COMECON.	194,34	2,26	296,85	2,80	361,24	3,40	1.041,77	5,67	764,57	4,64	426,650	1,84	190,38	0,50
Africa	1.086,43	12,67	1.263,85	12,20	1.334,17	12,50	2.151,30	11,72	2.382,71	14,49	1.109,680	4,80	11.254,74	31,62
Asia	1.234,64	14,40	1.758,87	16,98	1.798,87	16,95	2.858,51	15,51	2.853,09	17,31	5.897,150	25,58	4.276,69	12,01
Oceanía	2,58	0,03	—	—	0,25	—	2,58	0,01	17,67	0,01	3,030	0,01	0,08	—
EE. UU. - Canadá.	239,40	2,79	467,16	4,50	499,43	4,70	777,662	4,23	310,73	1,88	739,770	3,21	3.582,92	10,06
Resto América ...	77,81	0,90	87,72	0,84	64,92	0,60	394,184	2,14	265,68	1,60	143,950	0,62	298,73	0,80
Totales	8.568,17	100,00	10.352,22	100,00	10.603,52	100,00	18.349,97	100,00	16.437,19	100,00	23.044,460	100,00	35.587,25	100,00

A R E A	Crecimiento anual		1978	Porcentaje total	Crecimiento anual 78/77
	76/75	77/76			
CEE.	37,70	10,95	8.897,7	25,68	21,25
Total Europa	— 36,10	6,60	10.472,2	30,10	20,60
COMECON.	— 44,20	— 55,37	284,0	0,81	49,17
Africa	58,30	58,30	12.122,4	34,99	7,10
Asia	106,70	— 27,47	7.111,3	20,52	66,28
Oceanía	72,10	— 97,35	4,8	0,01	5,90
EE. UU. - Canadá ...	138,00	389,32	1.160,2	32,21	— 67,60
Resto América	— 45,80	106,93	358,8	1,03	20,11
Totales	286,70	391,91	40.411,4	100,00	122,81

CUADRO NÚM. 3

EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR DE CANARIAS
EN EL PERIODO 1960-1978

(En millones de pesetas)

AÑOS	PENINSULA		EXTRANJERO		TOTAL	
	Impor- tación	Expor- tación	Impor- tación	Expor- tación	Impor- tación	Expor- tación
1960	1.367,329	2.455,373	5.889,600	3.608,270	2.756,929	6.063,643
1961	1.522,742	3.506,574	7.443,860	3.498,120	8.971,602	7.004,714
1962	1.735,815	4.131,372	10.713,370	3.914,090	12.449,185	8.045,462
1963	1.766,972	5.272,051	11.610,241	3.950,250	13.377,213	9.222,281
1964	2.196,620	5.780,231	13.812,984	4.324,410	16.009,604	10.104,611
1965	3.236,773	7.043,933	16.314,136	4.103,225	19.550,909	11.147,163
1966	3.263,878	6.638,515	19.122,041	4.148,852	22.385,919	10.787,358
1967	4.523,609	9.197,215	20.200,845	3.620,302	24.724,454	12.817,508
1968	6.237,953	11.026,133	24.216,036	6.164,590	30.454,589	15.190,723
1969	18.048,293	13.113,873	25.664,132	4.385,850	43.712,430	17.499,729
1970	16.298,669	14.102,601	26.053,186	5.043,735	42.351,855	19.146,336
1971	25.210,832	14.489,649	32.878,738	6.483,851	58.089,570	20.973,500
1972	34.814,302	15.789,573	38.587,220	7.690,364	73.401,222	23.479,937
1973	39.543,029	15.497,453	42.157,338	7.860,244	81.700,967	23.357,732
1974	36.999,502	21.266,590	69.224,151	10.107,681	106.223,713	31.374,271
1975	51.237,660	23.299,760	60.526,473	12.584,643	111.764,133	35.884,403
1976	52.316,320	26.596,553	82.396,738	23.033,451	134.713,058	49.680,019
1977	71.555,925	28.038,552	109.632,640	31.326,532	181.188,565	59.274,896
1978	90.225,912	32.658,953	117.412,148	34.638,865	207.638,060	73.297,780

IMPORTACIONES CANARIAS SEGUN CLASIFICACION INTERNACIONAL

(En miles de pesetas)

C A P I T U L O S	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	Crecimiento interanual de Canarias		
	1974 Canarias	1975 Canarias	1976 Canarias	1977 Canarias	1978 Canarias	1978/1977	1977/1976	1976/1975
A) ALIMENTOS	12.567.839	16.524.269	18.403.263	24.191.956	33.743.237	39,48	8,76	11,37
A1. Alimentos consumo directo	11.247.881	15.129.070	16.543.000	21.564.962	30.748.071	42,58	5,93	9,34
a) Uso corriente	8.960.797	11.940.823	12.575.086	16.522.930	22.716.338	37,48	4,75	5,31
b) Uso suntuario	2.287.084	3.188.247	3.967.812	5.042.032	8.031.733	59,29	9,69	24,45
A2. Alimentos industrializados	1.319.958	1.395.199	1.860.265	2.626.994	2.995.166	14,01	33,89	33,33
B) MATERIAS PRIMAS Y SEMIMANUFACTURAS ...	51.448.308	46.166.653	59.289.106	83.557.268	84.511.892	1,14	39,20	28,42
B1. Materias primas sector agrario	544.804	816.575	1.270.994	1.175.434	1.134.446	— 3,48	— 7,51	55,64
B2. Materias primas industria alimentaria	1.055,6	3.900	5.821	4.216	5.088	20,68	— 27,57	48,91
B3. Materias primas industrial	2.820.388	3.501.464	5.891.525	11.350.058	7.449.863	— 324,36	90,45	68,25
B4. Productos petrolíferos	33.821.402	25.105.341	38.131.984	47.314.358	50.662.436	7,07	36,18	51,88
B4.1. Brutos	32.594.393	23.375.062	36.095.865	45.579.109	46.189.561	1,33	26,27	54,42
B4.2. Preparados	1.227.008	1.730.179	2.036.119	1.735.249	4.472.875	159,18	— 35,76	17,68
B5. Semimanufacturas para demanda inters.	5.096.203	6.363.107	3.902.603	10.114.917	9.043.766	— 10,58	147,20	— 38,67
B6. Otras semimanufacturas	9.164.504	10.376.357	10.086.179	12.598.294	16.216.293	19,25	121,12	— 2,80
C) BIENES DE EQUIPO	13.492.598	13.438.525	16.905.949	22.778.365	27.682.791	21,56	31,02	23,80
C1. Para la agricultura	126.832	110.174	131.063	181.438	231.898	27,81	38,43	18,96
C2. Para transportes	2.316.877	2.030.274	3.163.017	3.700.405	5.158.592	39,40	12,76	55,79
C3. Para servicios	3.554.025	3.680.959	5.132.885	7.725.122	8.537.007	10,50	25,22	66,61
C4. Para industrias	7.418.290	7.549.704	7.406.682	11.121.193	13.642.604	22,67	46,23	— 1,90
C5. Animales vivos	76.672	67.414	72.302	43.607	112.690	158,42	— 39,68	7,23
D) MANUFACTURAS DE CONSUMO	22.733.985	27.874.600	32.182.491	50.666.976	51.700.140	21,77	47,39	15,45
D1. Automóviles y motocicletas	2.502.626	2.334.247	3.156.542	4.458.557	8.935.147	100,40	41,24	34,93
D2. Manufacturas del metal	3.350.996	3.964.384	5.733.645	9.091.768	10.331.662	13,03	32,38	69,83
D3. Manufacturas del cuero y piel	675.036,2	1.148.160	1.170.338	1.688.384	1.926.495	14,10	44,26	1,93
D4. Libros y publicaciones	607.105	1.018.109	961.138	1.422.211	1.700.836	95,50	47,97	— 5,60
D5. Calzados, sombreros y confección	6.824.457	8.877.071	10.592.333	17.674.320	18.287.250	3,46	66,86	19,32
D6. Relojería, bisutería y aparatos musicales	1.404.474	1.195.261	2.102.467	3.007.313	3.833.370	27,46	43,03	75,90
D7. Muebles, juguetes, etc.	3.494.088	3.823.530	1.253.590	5.837.427	7.431.507	27,30	31,07	16,47
D8. Otras partidas	3.868.758	5.504.551	3.000.172	7.463.165	9.229.784	23,67	90,74	— 45,50
D9. Objetos de arte	6.442	1.287	12.266	23.631	24.089	1,93	92,65	186,12
TOTAL IMPORTADO	251.570.161,6	248.234.460	303.036.502	430.262.259	436.806.627	961,69	1.094,88	868,95

EXPORTACIONES MAS IMPORTANTES DE CANARIAS AL EXTRANJERO

(En miles de pesetas)

C A P I T U L O S	1973	% s/ Total	% s/ Total	1974	% s/ Total	% s/ Total
		A + B + C	A + B		A + B + C	A + B
3. Pescados, crustáceos y moluscos	771.173	11,24	14,85	748.434	7,40	12,72
6. Plantas vivas y productos de floristería	190.577	2,77	3,67	179.508	1,77	3,05
7. Legumbres, plantas, raíces y tubérculos	2.116.258	30,84	40,76	1.869.109	18,49	31,77
16. Preparados de carnes, crustáceos y moluscos	606.021	8,83	11,67	865.216	8,55	14,70
14. Tabaco	357.085	5,20	6,87	420.570	4,17	7,16
18. Papel y cartón	197.083	2,87	3,79	291.073	2,94	5,06
19. Artículos de librería y productos de artes gráficas ...	93.195	1,35	1,79	224.799	2,22	3,82
12. Otros artículos de tejidos y confección	18.526	0,27	0,35	4.146	0,04	0,07
13. Máquinas y aparatos eléctricos	33.833	0,49	0,65	18.158	0,17	0,30
Total (A)	4.383.751	64,00	84,40	4.629.013	46,00	78,70
Total resto capítulos (B)	807.499	12,00	15,60	1.253.550	12,00	21,30
17. Combustibles minerales (C) (crudos y prod. petrolíferos).	1.669.000	24,00	—	4.225.118	42,00	—
TOTAL EXPORTACIONES (A + B + C)	6.860.250	100,00	—	10.107.681	100,00	—
(A + B)	5.191.250	—	100,00	5.962.563	—	100,00

CUADRO NÚM. 5 (Continuación)

CAPITULOS	1975	% s/ Total	% s/ Total	1976	% s/ Total	% s/ Total
		A + B + C	A + B		A + B + C	A + B
3. Pescados, crustáceos y moluscos	789.485	7,43	0,50	5.719.549	24,83	35,13
6. Plantas vivas y productos de floristería	215.681	2,02	2,59	301.949	1,11	1,85
7. Legumbres, plantas, raíces y tubérculos	5.602.162	33,90	43,47	3.523.066	15,29	21,63
16. Preparados de carnes, crustáceos y moluscos	1.231.411	11,58	14,82	2.095.516	9,09	12,87
14. Tabaco	293.302	2,76	3,53	599.185	2,60	3,68
18. Papel y cartón	489.787	4,60	5,89	502.079	2,17	3,08
19. Artículos de librería y productos de artes gráficas ...	148.095	1,39	1,78	184.084	0,81	1,15
12. Otros artículos de tejidos y confección	18.094	0,17	0,21	187.147	0,81	1,14
13. Máquinas y aparatos eléctricos	134.843	1,26	1,62	660.622	2,86	4,05
Total (A)	6.922.860	65,00	83,30	13.776.596	60,00	84,62
Total resto capítulos (B)	1.381.030	13,00	16,70	2.503.949	11,00	15,38
17. Combustibles minerales (C) (crudos y prod. petrolíferos).	2.320.738	22,00	—	6.752.906	29,00	—
TOTAL EXPORTACIONES (A + B + C)	10.625.228	100,00	—	23.033.451	100,00	—
(A + B)	8.304.490	—	100,00	16.280.545	—	100,00

CAPITULOS	1977	% s/ Total	% s/ Total	1978	% s/ Total	% s/ Total
		A + B + C	A + B		A + B + C	A + B
3. Pescados, crustáceos y moluscos	4.141.603	13,20	21,42	6.664.995	19,20	25,10
6. Plantas vivas y productos de floristería	542.745	1,70	2,80	870.510	2,50	3,30
7. Legumbres, plantas, raíces y tubérculos	4.186.697	13,40	21,66	6.106.916	17,90	23,30
16. Preparados de carnes, crustáceos y moluscos	2.515.977	8,20	13,01	3.330.248	9,60	12,50
14. Tabaco	809.810	2,60	4,19	878.851	2,30	3,30
18. Papel y cartón	471.570	1,50	2,44	433.724	1,30	1,60
19. Artículos de librería y productos de artes gráficas ...	90.117	0,30	0,46	95.779	0,30	0,40
12. Otros artículos de tejidos y confección	476.614	1,30	2,46	478.721	1,40	1,80
13. Máquinas y aparatos eléctricos	1.759.094	5,60	9,10	1.685.137	4,90	6,30
Total (A)	14.994.225	48,00	77,60	20.634.923	50,60	77,60
Total resto capítulos (B)	4.332.587	14,00	22,40	5.963.650	17,20	22,40
17. Combustibles minerales (C) (crudos y prod. petrolíferos).	11.909.720	38,00	—	8.040.283	23,20	—
TOTAL EXPORTACIONES (A + B + C)	31.236.532	100,00	—	34.638.865	100,00	—
(A + B)	19.326.812	—	100,00	26.598.582	—	100,00

EXPORTACIONES MAS IMPORTANTES DE CANARIAS A LA PENINSULA Y BALEARES

(En miles de pesetas)

C A P I T U L O S	1973	% s/ Total	% s/ Total	1974	% s/ Total	% s/ Total
		A + B + C	A + B		A + B + C	A + B
12.01. Carnes y despojos comestibles	861	0,005	0,007	1.007	0,004	0,01
13.01. Pescado fresco y congelado	449.790	2,90	4,16	270.528	1,03	2,23
13.05. Mariscos y demás crustáceos	170.854	1,10	1,58	55.782	0,26	0,56
17.01. Legumbres y hortalizas en fresco	459.839	2,83	4,07	397.859	1,87	4,05
18.01. Dátiles, plátanos, piñas, etc.	2.421.306	15,62	22,44	2.600.721	12,22	26,39
16.04. Preparados de conservas de pescado	8.899	0,05	0,08	388.042	1,82	3,93
23.01. Harinas y productos de carne y pescado	80.406	0,51	0,74	137.905	0,64	1,09
24.02. Tabaco	6.451.632	41,65	59,81	5.486.672	25,79	55,67
<i>Total (A)</i>	10.023.587	65,00	92,92	9.288.516	43,00	94,25
<i>Total resto capítulos (B)</i>	763.182	5,00	7,08	566.067	3,00	5,75
27. Combustibles minerales (C) (crudos y prod. petrolíf.).	4.710.719	30,00	—	11.412.008	54,00	—
TOTAL EXPORTACIONES (A + B + C)	15.497.488	100,00	—	21.266.591	100,00	—
TOTAL EXPORTACIONES (A + B)	10.786.769	—	100,00	9.854.853	—	100,00

CUADRO NÚM. 6 (Continuación)

CAPITULOS	1975	% s/ Total A + B + C	% s/ Total A + B	1976	% s/ Total A + B + C	% s/ Total A + B
12.01. Carnes y despojos comestibles	126.626	0,54	1,15	274.912	1,03	2,03
13.01. Pescado fresco y congelado	461.245	1,97	4,20	625.571	2,35	4,63
13.05. Mariscos y demás crustáceos	456.550	1,95	4,15	660.697	2,48	4,89
17.01. Legumbres y hortalizas en fresco	253.236	1,08	2,30	232.289	0,90	1,87
18.01. Dátiles, plátanos, piñas, etc.	2.569.486	11,02	23,39	2.548.891	9,58	18,89
16.04. Preparados de conservas de pescado	507.163	2,17	4,61	562.094	2,11	4,16
23.01. Harinas y productos de carne y pescado	169.043	0,72	1,53	139.270	0,52	1,03
24.02. Tabaco	5.498.260	23,59	50,07	7.236.176	27,20	53,65
Total (A)	10.041.591	43,00	91,47	12.299.900	46,00	91,20
Total resto capítulos (B)	939.251	4,00	8,53	1.086.813	5,00	8,80
27. Combustibles minerales (C) (crudos y prod. petrolif.).	12.318.918	53,00	—	13.109.855	49,00	—
TOTAL EXPORTACIONES (A + B + C)	23.299.760	100,00	—	26.596.568	10,00	—
TOTAL EXPORTACIONES (A + B)	10.980.842	—	100,00	13.486.713	—	100,00

CAPITULOS	1977	% s/ Total A + B + C	% s/ Total A + B	1978	% s/ Total A + B + C	% s/ Total A + B
12.01. Carnes y despojos comestibles	5.909	0,02	0,01	3.911	—	—
13.01. Pescado fresco y congelado	1.283.474	4,57	10,35	2.319.029	6,20	11,80
13.05. Mariscos y demás crustáceos	518.331	1,84	4,18	573.319	1,70	2,90
17.01. Legumbres y hortalizas en fresco	243.262	0,86	1,96	265.185	0,10	1,40
18.01. Dátiles, plátanos, piñas, etc.	3.642.442	12,99	29,30	5.289.430	13,70	26,10
16.04. Preparados de conservas de pescado	622.933	2,22	5,02	610.710	1,80	1,20
23.01. Harinas y productos de carne y pescado	61.857	0,22	0,49	90.371	0,10	0,10
24.02. Tabaco	7.307.128	26,06	58,97	9.394.998	24,30	46,80
Total (A)	13.685.336	49,00	91,55	18.607.675	48,10	92,60
Total resto capítulos (B)	1.294.300	5,00	8,65	1.458.603	3,90	7,10
27. Combustibles minerales (C) (crudos y prod. petrolif.).	13.058.726	46,00	—	18.562.547	48,00	—
TOTAL EXPORTACIONES (A + B + C)	28.038.362	100,00	—	38.058.915	100,00	—
TOTAL EXPORTACIONES (A + B)	14.979.636	—	100,00	20.096.368	—	100,00

IV. ESTUDIO COMPARATIVO CON EL RESTO DE ESPAÑA DE LOS SECTORES DE LA INDUSTRIA Y COMERCIO.

Una vez abordados en el capítulo anterior los rasgos más relevantes de la estructura económica del sector *industria y comercio* de Canarias, parece oportuno reflejar de alguna manera la importancia de estos sectores en el contexto nacional. Para ello, fundamentalmente, se han escogido los datos e informes publicados por la Junta de Canarias, así como del MAC-21.

1. INDUSTRIA.

1.1. Carácter general de la industria canaria.

Mientras los sectores agrario y de servicios se mueven en dirección contraria, ya que es la agricultura quien está alimentando el fuerte desarrollo que está teniendo lugar en el sector servicios, el sector industrial mantiene una gran estabilidad dentro del sistema, si bien en los últimos años muestra una clara tendencia descendente de su peso dentro del sistema productivo regional.

De este modo, el sistema productivo de la región se caracteriza actualmente por un fuerte desequilibrio sectorial: frente a un hiperdesarrollo del sector servicios hay un mínimo desarrollo de la actividad industrial y una agricultura altamente especializada y dependiente del mercado exterior, tanto por los inputs requeridos como por su comercialización. La industria fabril era en 1975 sólo el 10,3 por 100 del VAB. de Canarias.

La comparación con el conjunto nacional ilustra mejor el profundo desequilibrio de la economía canaria; pues no ha sido la industria, sino el sector servicios, el que se ha apropiado del capital —tanto físico como humano— proveniente del sector agrario. Así, mientras el VAB. total generado por la economía canaria representa un 2,8 por 100 del PIB. nacional, el conjunto de industrias fabriles canarias sólo es el 1 por 100 del mismo sector a nivel nacional.

Mientras, el VAB. generado en Canarias por el sector servicios es el 6,52 veces mayor que el VAB. generado por el sector industrial, considerado en sentido estricto (excluyendo minería, edificación, obras públicas, agua, gas y electricidad). Las productividades sectoriales son muy dispares.

La producción industrial del Archipiélago aparece concentrada en muy pocos subsectores: alimentación, bebidas y tabacos, químicas y conexos, y transformados metálicos. Sólo el VAB. generado de los dos primeros subsectores representa el 63,4 por 100 del VAB. generado por el sector indus-

trial. Representando Canarias, de esta forma, una clara especialización respecto al total peninsular.

El sector de mayor importancia es el de alimentación, bebidas y tabaco, por el peso del subsector tabaco. El peso de las industrias químicas y conexas es debido a la industria de refinado de petróleo situada en Santa Cruz de Tenerife.

De los índices de dinamicidad resulta claro que, en general, los sectores industriales han seguido en Canarias unos ritmos similares o superiores a los correspondientes sectores nacionales, con las notables excepciones del textil y de las industrias químicas (ya que su activo está concentrado en CEPSA.). Sin embargo, el crecimiento no ha sido suficiente para que la mayoría de los sectores industriales hayan sido elementos dinámicos de la economía canaria; sólo el papel, prensa y artes gráficas, la cerámica, vidrio, cemento y los metálicos, han crecido más de prisa que el conjunto de la economía canaria, pero los efectos no han podido ser muy notables, ya que todos ellos no sumaban en 1973, año máximo de la evolución, más que el 3,2 por 100 del VAB. canario. De todos modos, son el peso de la inercia de las industrias químicas responsables de la falta de dinamicidad global de la industria dentro de la economía canaria.

No se trata, por tanto, de que la industria canaria no haya dado pruebas de dinamicidad, sino que la economía canaria ha acelerado su mejora de posición por el tirón de servicios, y de que el mayor peso dentro de la industria corresponde a una que tiene capacidad máxima, ya con pocas posibilidades de crecer, y de la cual no se han creado industrias derivadas.

1.2. Industrias alimentarias.

Si bien ha ido aumentando en términos absolutos el valor de su producción, su participación en el total nacional ha descendido desde 1,56 por 100 en 1960 hasta ocupar el 1,35 en 1974, sin presentar fuertes oscilaciones en el período. El número de establecimientos, pese al aumento del volumen de producción, ha disminuído de 120 en 1960 a 113 en 1974, y están repartidos homogéneamente entre ambas provincias, si bien, a la vista del número de empleos generados, 600 en Santa Cruz de Tenerife y 799 en Las Palmas en 1974, la dimensión media (número de empleados/número de establecimientos) es mayor en la provincia de Las Palmas que en Santa Cruz de Tenerife (14,6 para Las Palmas y 10,7 para Santa Cruz de Tenerife), y la productividad media por empleado para 1974, de 1.767,4 pesetas en Las Palmas y 1.968 pesetas para Santa Cruz de Tenerife. El fuerte grado de minifundismo caracteriza al sector: existían en la región, en 1974, nada más que seis empresas de más de cincuenta empleados, aunque sin pasar de los cien.

1.3. Industrias de la pesca.

Las Islas Canarias se encuentran en un marco natural apropiado para el desarrollo del sector pesquero. Están localizadas en camino de paso obligado para las migraciones de importantes especies, como son los túnidos (bonito, atún, caballa, etc.), las sardinas y los chicharros; por otro lado, la proximidad del Archipiélago al banco sahariano ha hecho de esta zona el foco donde se centra casi exclusivamente la actividad extractiva de la provincia de Las Palmas, mientras que la de Santa Cruz de Tenerife faena principalmente en las aguas comprendidas en las zonas del Archipiélago. Las capturas conseguidas constituyen la materia prima para la industria derivada.

Estas condiciones naturales de la región la convierten en base muy apropiada para las industrias derivadas de la pesca, que, pese a su automatización, constituyen una actividad muy importante dentro de las industrias alimentarias. Además, hay que tener en cuenta el proceso de modernización y concentración que está teniendo lugar dentro del sector, así como sus importantes posibilidades futuras.

El conjunto de industrias derivadas de la pesca está compuesto por fábricas de conserva de pescado, de harinas y aceites, frigoríficos para congelación y la conservación de las capturas y salazón de pescado. El peso de las diferentes actividades ha variado mucho en las dos últimas décadas; hoy en día, la de mayor importancia es la industria conservera, dedicada fundamentalmente al enlatado de sardinas y túnidos, siendo las sardinas procedentes de las costas de Africa occidental, y los túnidos, de la zona del Archipiélago. La actividad del sector se concentra en la provincia de Las Palmas, donde se encuentran once de las catorce fábricas existentes. Los principales mercados para su producción son: Nigeria (31,5 por 100), España peninsular (26,7 por 100), Checoslovaquia (8,5 por 100) y Angola (7,3 por 100). La mayor parte de estas exportaciones son sardinas, haciéndose las exportaciones de túnidos preferentemente a la Península.

La industria reductora, al igual que la conservera, está establecida fundamentalmente en la provincia de Las Palmas. La materia prima utilizada por esta industria procede esencialmente de los residuos de la industria conservera, así como de los desechos de la pesca en la costa de Africa occidental; lo que esto no logra cubrir, se completa de pesca local. Casi la totalidad de la producción del sector se coloca en el mercado nacional, siendo Mauritania su único competidor, si bien ésta se encuentra en clara desventaja debido a la protección acelerada que asegura la venta de las harinas canarias en los mercados peninsulares.

La industria de salazón de pescado, si bien tuvo importancia en los primeros años de la década de los 60, con las mejoras de los métodos de conser-

INDUSTRIA PESQUERA EN CANARIAS, 1977

INDUSTRIA	LOCALIZACION	Número de industrias	Número de empleados	PRODUCTOS	Producción (t)	Valor productos (millones de ptas.)	ZONAS DE EXPORTACION	%
CONSERVERA:	Gran Canaria . .	6	1.800	Sardinas . . .	42.000	4.114	Nigeria	31,5
	Lanzarote	4	1.100	Túnidos	13.000	2.600	Península	26,7
	Fuerteventura . .	1	240				Checoslovaquia . .	3,5
	Tenerife	1	60	<i>Total</i> . . .	55.000	6.714	Angola	7,3
	Gomera	2	1.200					
	<i>Total</i> . . .	14	4.400					
HARINAS Y ACEL- TES:	Gran Canaria . .	1	40	Harinas . . .	14.550	517		
	Lanzarote	2	300	Aceites	6.240	168	Península	—
	Fuerteventura . .	1	240 *					
	Tenerife	1	15	<i>Total</i> . . .	20.790	685		
	<i>Total</i> . . .	5	595					
FRÍO:	Gran Canaria . .	6	190					
	Tenerife	8	205	Congelación .	12.053	988	Japón	38,13
	Lanzarote	3	30 **					
	Fuerteventura . .	1	— **	Almacenam. .	70.775	—	Península	50,59
	La Palma	2	20					
<i>Total</i> . . .	20	445						
SALAZÓN:	Prov. Las Palmas.	2	71		694	—	Península	19,3
TOTAL		41	5.511		89.143	8.497		

* Incluye a los empleados de la industria conservera. ** No incluye al personal de las fábricas de conservas dedicadas al frío.

FUENTE: Proyecto MAC-21. Estudio provisional de la pesca en Canarias.

vación y almacenamiento de las capturas por medio del frío, ha ido perdiendo importancia dentro de la industria pesquera del Archipiélago. Sólo existen dos fábricas en la provincia de Las Palmas, que emplean a 71 trabajadores y generan una producción de unos 21 millones de pesetas, que colocan fundamentalmente en el mercado local (80 por 100).

En la industria del frío, hasta 1972 el principal centro era el puerto de Las Palmas; pero, con la entrada en servicio de la dársena pesquera de Santa Cruz de Tenerife y con el aumento de barcos extranjeros en dicha provincia, la capacidad de almacenamiento se ha incrementado en dicho puerto hasta alcanzar el nivel de las 30.000 toneladas.

La industria del frío en Canarias realiza básicamente dos tipos de actividades. Por una parte están las cámaras frigoríficas para el almacenamiento de las capturas de los buques españoles y extranjeros con base en el Archipiélago, y por otra, la congelación de las capturas de la flota local para su posterior exportación, tanto a mercados nacionales como internacionales. También estas industrias se encargan en muchas ocasiones del suministro de hielo a los barcos que conservan sus capturas en fresco.

El destino de la producción de esta industria está dividido en tres zonas, de la que sólo Japón absorbe el 50,59 por 100 del total de la producción (cefalópodos); la Península supone el 38,13 por 100, y consiste en merluza congelada principalmente; el mercado local absorbe, por su parte, el 8,86 por 100, y el resto queda diluido entre países africanos y europeos.

1.4. Industrias de bebidas.

Ha sufrido un fuerte desarrollo en el período analizado, alcanzando su producción el 3,12 por 100 de la nacional en 1977, viéndose este porcentaje disminuido en 1975. En dicho sector ha tenido lugar un fuerte proceso de concentración, desapareciendo 31 establecimientos con menos de 51 trabajadores, y aumentando cinco (sobre dos) el número de los de más de 100 trabajadores. La productividad media por trabajador ha pasado de 249,5 miles de pesetas en 1960 a 588,6 miles en 1974 en la provincia de Santa Cruz de Tenerife, y de 242,5 a 1.007,4 miles de pesetas en la provincia de Las Palmas. Se ha generado en Las Palmas el 71 por 100 del total de la producción regional de bebidas, con el 59 por 100 del total de empleo del sector.

1.5. Manufacturas del tabaco.

Es —junto al sector de químicas y refinado de petróleo— el sector industrial el que absorbe mayor volumen de mano de obra dentro de la región: 4.658 empleados en 1975. El valor de su producción en el mismo año fué de 6.745,3 millones de pesetas.

Esta industria tiene una gran tradición dentro de la estructura productiva del Archipiélago, y creció vivamente en la década de los 60, hasta decir que el valor de su producción era de 528,6 millones de pesetas en dicho año, lo que equivalía al 20,89 por 100 del total nacional. Durante toda esta década predomina en el sector un fuerte grado de automatización empresarial. A partir de 1970 tiene lugar un proceso de concentración de las distintas empresas y de modernización de la maquinaria, con resultados muy satisfactorios, dotando al sector de un alto grado de dinamismo y competitividad, tomando la delantera, en este caso, la provincia de Santa Cruz de Tenerife.

ESTABLECIMIENTOS Y EMPLEADOS DEL SECTOR TABACO

AÑOS	ESTABLECIMIENTOS		EMPLEADOS		EMPLEADOS POR ESTABLECIMIENTOS	
	L/P.	S/C.	L/P.	S/C.	L/P.	S/C.
1972	18	24	1.369	2.661	76	110
1973	18	24	1.403	2.862	77	119
1974	17	26	1.366	3.419	80	131
1975	15	31	1.308	3.350	87	108

Fuente: "Estadísticas de producción industrial", publicadas por el Servicio Sindical de Estadísticas.

Como resultado del gran desarrollo que supone esta reacionalización y mecanización del sector, en 1973 el valor de su producción ascendió a 5.625 millones de pesetas, lo que suponía el 32,14 por 100 del valor total producido por el sector a nivel nacional. Esta evolución, altamente positiva para el sector, se vió interrumpida en el mismo año de 1973, iniciándose una tendencia claramente regresiva.

En 1970, Tabacalera, S. A., ve renovado su carácter de monopolio del Estado por un período de veinte años; con ello se vió estimulada y adoptó una serie de fórmulas para aumentar su competitividad y su cuota de mercado. Esto, el Decreto 25/I/73, sobre contingentación de labores canarias, y el nuevo pliego de condiciones de 1974, introdujeron un marco claramente desfavorable para la industria tabaquera canaria, que, por estar dirigidas sus exportaciones al área del monopolio fundamentalmente, tuvo que ir reduciendo su volumen de ventas a favor de Tabacalera, S. A., con la consecuente crisis.

Las cifras del siguiente cuadro evidencian la rapidez con la que Tabacalera, S. A., ha visto aumentado su volumen de ventas, con la consiguiente pérdida para las labores canarias. Ante esta situación, y dado el todavía

fuerte grado de atomización del sector en la región, los tabaqueros canarios optaron, como forma de aumentar tanto su capacidad productiva como la de negociación, por la creación de la empresa mixta TABACANA., en la que participan conjuntamente 14 empresas tabaqueras canarias y Tabacalera, al 50 por 100 unas y la otra.

VENTAS EFECTIVAS

AÑOS	TABACO NEGRO			LABORES DE LUJO		
	Canarias	Tabacalera	C/Total (%)	Canarias	Tabacalera	C/Total (%)
1973	957	1.457	39,6	906	733	55,3
1974	926	1.605	36,6	885	948	48,3
1975	848	1.574	35,0	816	973	45,6
1976	857	1.780	32,5	915	1.200	43,4

Fuente: "Cies: Informe sobre la situación tabaquera en Canarias".

En cuanto al cultivo, en la región sólo se dedican unas 511 hectáreas de terreno, principalmente de secano, a la producción de tabaco. Se localizan en Tenerife y Lanzarote, que producen, según la misma fuente, unas 521 toneladas, cantidad claramente insuficiente para la capacidad del sector manufacturero. Por ello, tienen que ser importadas del extranjero 2.300 toneladas de tabaco sin elaborar en 1978, cuyo valor total fué de 4.641 millones de pesetas. El principal suministrador fué Estados Unidos, con un valor de 1.672 millones.

Las labores canarias, en un 80 por 100, están destinadas al área de monopolio, y el resto queda en el mercado local y una pequeña parte se dirige al exterior. El resto de los inputs (cartón, cajas, filtros, etc.) son, en su mayor parte, productos sometidos a la *tarifa especial*. Así, el sector tabaquero es inductor de actividad económica.

1.6. Madera y corcho.

Ha visto disminuir considerablemente su participación en el sector a nivel nacional, pasando de 3,08 por 100 en 1960 a 1,44 en 1974. Se aprecia una fuerte atomización: de un total de 861 establecimientos en 1974, 762 están formados por menos de seis productores (698 en Santa Cruz de Tenerife y 194 en Las Palmas). Esta fué creciendo a lo largo del período, pero aumentó el valor de su producción ante la demanda de la construcción. Esta evolución tuvo su fin en 1973, a consecuencia de la crisis producida en el precio de la madera y de la general de la construcción.

1.7. Papel, prensa y artes gráficas.

Mantiene una cierta estabilidad en su participación en el total nacional durante la década de los 60; sufre un importante despegue en los primeros años de los 70, pasando a representar el 3,03 por 100 en 1974.

En este sector se aprecia también un alto grado de minifundismo, que va aumentando a lo largo del período. De un total de 150 establecimientos en 1974, 75 son de menos de seis productores, si bien el 49,8 por 100 del personal empleado en el sector trabajó en seis empresas de más de 100 productores, situadas cuatro en la provincia de Las Palmas y dos en la de Santa Cruz de Tenerife. Es decir, dicho sector se encuentra muy polarizado en cuanto a dimensión de establecimientos; ello no es contradictorio con el estado de la tecnología de las artes gráficas.

1.8. Industrias del cuero, calzado y confección.

Tienen un peso pequeño dentro de la industria canaria, y su participación en el sector nacional, ya muy pequeña en 1960 (0,51 por 100), se ha visto gradualmente reducida hasta ser de 0,13 por 100 en 1974. Predomina claramente el minifundismo; de un total de 60 establecimientos, 48 son de menos de seis productores, no existiendo establecimientos de más de 60 productores. Es de destacar el aumento de la producción de dicho subsector entre 1973 y 1975, pasando de un valor de 1.901 millones a 2.796.

1.9. Las industrias químicas.

Sin incluir el refino de petróleo, apenas tienen peso en el total del sector industrial canario. Igual sucede con su participación a nivel nacional, que se mantiene muy estable, pero a unos niveles muy bajos (0,5 por 100). También predomina el minifundio en este sector, con una tendencia a aumentar, sobre todo en Santa Cruz de Tenerife, que, de 23 establecimientos con menos de seis productores en 1960, pasó a 59 en 1974.

1.10. Industrias del vidrio.

Tuvieron un fuerte crecimiento de producción —de 8.673 millones en 1960 a 108.073 en 1974— a nivel nacional; pasó del 1,28 por 100 en 1960 al 1,81 en 1973, en el que alcanzó el máximo, tomando ya un valor en 1974 de 1,31 por 100, como consecuencia de la crisis que empieza a evidenciarse en ese mismo año. Por otro lado, si el crecimiento de la producción tiene lugar en ambas provincias, es mucho más acentuado en Santa Cruz de Tenerife que en Las Palmas. El grado de atomización es importante, si bien es mucho mayor en la provincia de Santa Cruz de Tenerife que en Las Palmas.

1.11. Industrias metálicas.

Al igual que el anterior, este sector sigue una evolución muy relacionada con el ritmo del sector de la construcción, muy alentado por el *boom* turístico que tuvo lugar en este período. Su producción, en términos absolutos, no ha cesado de aumentar en todo el período. Esta actividad se centra fundamentalmente en Santa Cruz de Tenerife, que produce el 76 por 100 del producto total regional del sector y absorbe el 81 por 100 del empleo, y en ella están localizados 216 de los 237 establecimientos que existen en la región.

1.12. Resumen de la industria canaria.

El principal problema de la industria canarias es, por supuesto, su pequeña dimensión, la falta de recursos naturales y el carácter relativamente elemental de transformación. Con ello, coexiste la refinería de petróleos, cuyo papel es muy importante, pero que está prácticamente desconectada del conjunto de la industria. La pérdida de peso que la refinería presenta en la medida en que la economía crece, es la responsable de la pérdida de peso aparente de la industria en su conjunto, a pesar de la dinamicidad de algunos sectores en términos relativos.

Las industrias del tabaco y de conservas de pesca destacan como motoras de actividades exportadoras y absorbentes de empleo. Con ello se señala el camino para una mayor industrialización, que ha de empezar por la transformación de productos primarios. La escasez de industria se debe, desde luego, en parte, a la inexistencia de un mercado local suficiente. Resulta claro que toda posible actividad industrial ha de orientarse en principio hacia la exportación, y que ha de absorber empleo, puesto que la capacidad de absorción del empleo de la agricultura, la ganadería y la pesca es limitada, y los servicios están hipertrofiados.

2. SECTOR DE LA CONSTRUCCION.

Se trata de uno de los sectores fundamentales dentro del sistema productivo canario, tanto en lo que representa al volumen de producción como al nivel de empleo que genera.

Está caracterizado por absorber mano de obra poco cualificada y por utilizar materias primas producidas o elaboradas fundamentalmente en la región y, en menor cuantía, importadas de la Península, como es el caso del cemento. Puede inyectar un alto grado de dinamismo al sistema productivo canario, dadas sus peculiaridades (gran cantidad de mano de obra sin cualificar, subdesarrollo del sector industrial).

**EVOLUCION DE LA PRODUCCION BRUTA Y EL EMPLEO EN EL SECTOR
DE LA CONSTRUCCION**

	PROVINCIAS	Producción bruta (VAP. en mill. de Ptas.)	Media de creci- miento	Total (%)	Empleo	Media de creci- miento	Total (%)
<i>Año 1962:</i>	Las Palmas	586	100	5,7	11.467	100	6,8
	Santa Cruz de Tenerife	635	100	6,3	12.559	100	7,1
	CANARIAS	1.221	100	6,0	24.026	100	6,9
	ESPAÑA	51.409	100	5,7	934.614	100	7,4
	Porcentaje Canarias s/España.	2,3	—	—	2,5	—	—
<i>Año 1967:</i>	Las Palmas	2.031	346	9,7	19.775	172	11,1
	Santa Cruz de Tenerife	1.664	262	7,9	18.080	145	9,5
	CANARIAS	3.695	302	8,8	37.855	157	10,3
	ESPAÑA	116.380	226	6,7	1.069.937	144	8,3
	Porcentaje Canarias s/España.	3,1	—	—	3,5	—	—
<i>Año 1973:</i>	Las Palmas	8.464	1.444	13,3	36.413	317	17,9
	Santa Cruz de Tenerife	7.538	1.187	12,6	30.590	243	13,9
	CANARIAS	16.002	1.310	13,0	67.003	278	15,9
	ESPAÑA	277.716	540	7,1	1.283.832	137	9,5
	Porcentaje Canarias s/España.	5,7	—	—	5,2	—	—
<i>Año 1975:</i>	Las Palmas	8.303	1.416	10,2	22.936	200	11,8
	Santa Cruz de Tenerife	8.747	1.377	11,1	24.615	195	11,7
	CANARIAS	17.050	1.396	10,6	47.551	197	11,8
	ESPAÑA	412.615	802	7,2	1.315.489	140	9,8
	Porcentaje Canarias s/España.	4,2	—	—	3,6	—	—

Fuente: *La renta española y su distribución provincial*. Serie homogénea 1955-1975. Elaboración propia.

PRODUCCION BRUTA, EMPLEO Y PRODUCTIVIDAD MEDIA EN EL SECTOR DE LA CONSTRUCCION

Años	Empleos	Variación del empleo	C A N A R I A S			E S P A Ñ A			Productividad media canaria
			VAB. (millones pesetas)	Productividad media (pesetas)	% Sector S/PIB. Canarias	% Sector S/PIB. España	Productividad media (pesetas)	% VAB. Canarias/VAB. Esp.	Productividad media España
1962 . . .	24.026	—	1.221	50.000	6,0	5,7	50.000	2,37	1,00
1969 . . .	43.300	19.274	6.080	140.000	8,8	8,0	130.000	3,98	1,07
1973 . . .	67.003	23.703	16.002	230.000	13,0	7,1	210.000	5,76	1,09
1975 . . .	47.551	19.452	17.050	350.000	10,6	7,2	310.000	4,13	1,12

Fuente: *La renta española y su distribución provincial*. Serie homogénea 1955-1975. Elaboración propia.

En 1975, este sector —por sí sólo— absorbía el 10,6 por 100 de la producción bruta del Archipiélago —más que en todas las industrias fabriles juntas—, y un volumen de empleo que supone el 11,8 por 100 del total de la región. Hay una gran diferencia entre los pesos que esta producción y este empleo tienen a nivel nacional (7,3 y 9,9 por 100, respectivamente), que indican un hiperdesarrollo del sector dentro de la región y una productividad mayor.

Esta posición se debe a la concurrencia de una serie de factores desde 1962 a 1973. En 1973 alcanzó su máximo, tanto a nivel regional (13 por 100 del VAB. regional y 15,9 por 100 del empleo) como en su participación a nivel nacional (5,7 por 100 del VAB. nacional generado por el sector y un 5,2 por 100 del volumen de empleo). Este proceso de fuerte desarrollo no fué homogéneo para las dos provincias, sino mucho mayor en la provincia de Las Palmas, para la que los mismos indicadores alcanzaron en ese año el 13,3 por 100 del VAB. y el 17 por 100 del empleo. Para Santa Cruz de Tenerife fueron el 12,6 y el 13,9 por 100, respectivamente (lo que, por otro lado, supone una mayor productividad media por empleo en la última provincia).

A partir de 1973, la tendencia cambió. En 1975 hubo una importante reducción del número de empleos (19.452 menos empleos respecto a 1973), lo que supone que pasó de 15,9 por 100 de los empleos generados en la región en 1973 a sólo el 11,8 en 1975, poniéndose de esta forma de manifiesto la fuerte incidencia de la crisis de 1974. Esa tendencia decreciente se mantiene hasta hoy.

El VAB. generado por el sector refleja también el impacto de la crisis en 1975, aun cuando en cifras absolutas el VAB. del sector aumentó respecto a 1973 en 1.048 millones de pesetas, el ritmo de crecimiento de dicha magnitud decayó bruscamente, hasta reducirse prácticamente a la mitad; en comparación con el ritmo de crecimiento que toma el VAB. para el sector de la región con respecto al sector a nivel nacional, desciende de 5,76 por 100 en 1973 a 4,13 para 1975, así como su participación dentro del VAB. total regional (12,99 por 100 en 1973 y 9,67 en 1975).

La productividad partió de un nivel similar al del total de España a principios de la década de los 60, pero aumentó luego más deprisa, hasta alcanzar una relación de 1,12 por 100 en 1975.

3. COMERCIO.

El comercio supone más de la cuarta parte de la producción bruta del sector terciario (27 por 100) y el 4 por 100 del VAB. del mismo a nivel nacional. Genera un VAB. de 27.791 millones de pesetas y ocupa a 63.429

EQUIPAMIENTO COMERCIAL, 1978

CONCEPTOS	Zonas	TOTAL	Alimen- tos Rama 1	Textil Rama 2	Mad. y art. gráf. Rama 3	Piel Rama 4	Química Rama 5	Cons- trucción Rama 6	Metal Rama 7	Energía Rama 8	Activids. diversas Rama 9
Comercio mayorista:	L. P. ..	2.367	901	108	219	59	168	227	545	4	135
	S. C. ..	2.657	1.224	80	160	28	326	207	432	4	196
	C. . . .	5.024	2.125	188	379	87	494	434	977	8	332
	E. . . .	105.235	32.299	4.973	12.301	2.861	11.227	17.988	19.075	206	4.305
Comercio minorista:	L. P. ..	16.074	6.824	1.637	803	469	1.016	361	1.832	42	3.090
	S. C. ..	11.553	4.931	1.284	533	330	643	323	1.183	43	2.283
	C. . . .	27.267	11.755	2.921	1.336	799	1.659	684	3.015	85	4.373
	E. . . .	670.652	288.892	80.098	46.720	23.911	74.225	21.646	83.867	1.444	49.849
Total comercio mayorista y minorista:	L. P. ..	18.441	7.725	1.745	1.022	528	1.184	588	2.377	46	3.226
	S. C. ..	14.210	6.155	1.364	693	358	969	530	1.615	47	2.479
	C. . . .	32.651	13.880	3.109	1.715	886	2.153	1.118	3.992	93	5.705
	E. . . .	775.887	321.191	85.071	59.021	26.772	85.452	39.634	102.942	1.650	54.154
Comercio mayorista y minorista, porcentaje de cada rama sobre el total provincial:	L. P. ..	100	41,9	9,5	5,5	2,9	6,4	3,2	12,9	0,2	17,5
	S. C. ..	100	43,3	9,6	4,9	2,5	6,8	3,7	11,4	0,3	17,5
	C. . . .	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	E. . . .	100	41,4	1,0	7,6	3,4	11,0	5,1	13,3	0,2	7,0
Porcentaje de cada rama y porcentaje del total nacional:	L. P. ..	2,4	2,4	2,1	1,7	2,0	1,4	1,5	2,3	2,8	5,9
	S. C. ..	1,8	1,9	1,6	1,2	1,3	1,1	1,3	1,6	2,8	4,5
	C. . . .	4,2	4,3	3,7	2,9	3,3	2,5	2,8	3,9	5,6	10,4
	E. . . .	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Porcentaje de licencias por cada mil habitantes:	L. P. ..	24,6	9,1	2,2	1,1	0,6	1,4	0,5	2,4	4,1	21,4
	S. C. ..	19,8	6,9	0,8	0,7	0,5	0,9	0,4	1,6	3,2	16,1
	C. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	E. . . .	21,2	7,9	2,2	1,3	0,7	2,0	0,6	2,3	1,4	18,3
Porcentaje de licencias comerciales en el período 1969-1978:	L. P. ..	16.657	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	S. C. ..	12.811	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	C. . . .	29.468	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	E. . . .	688.534	—	—	—	—	—	—	—	—	—

empleados, constituyéndose como el subsector terciario que absorbe mayor volumen de mano de obra (el 30 por 100 de la empleada en servicios por él y un 15 por 100 aproximadamente del total).

La gran importancia del subsector a lo largo de la pasada década, y el fuerte grado de dinamismo al que se ve sometido, es consecuencia directa de la acción del *boom* turístico, de forma que el movimiento de ambos es paralelo.

La estructura del comercio interior puede inferirse del número de licencias comerciales. Dado que la licencia comercial es la autorización legal y fiscal para poder ejercer una actividad mercantil, y dado que por cada licencia sólo se puede vender un determinado grupo de artículos, el número de licencias resulta normalmente superior en un 10 ó 12 por 100 al de los comercios. Por ello, el indicador lo será de la oferta de cada rama comercial, no del número de establecimientos.

Es mayor el número de licencias en la provincia de Las Palmas que en la de Santa Cruz de Tenerife (2,4 y 1,8 por 100 del total nacional, respectivamente).

La mayor participación canaria dentro del conjunto español se da en la rama 9, de actividades diversas, que representa el 10,4 por 100 del total nacional, y el 17,5 por 100 del total de licencias (frente al 7 por 100 nacional). También se supera ampliamente el promedio nacional en energía eléctrica y agua. Por el contrario, en las demás ramas, salvo alimentación, la representación de la región es menor o igual a la nacional.

El aumento en el número de licencias experimentado entre 1969-1978 refleja una gran expansión de la actividad comercial en dicho período, provocado fundamentalmente por el gran desarrollo del sector comercio y otros relacionados con él de forma más o menos directa, relación que viene explicada por la estructura que se ha comentado.

3.1. El comercio exterior.

Rasgos generales.

El comercio exterior desempeña un papel primordial en el conjunto de la actividad económica del Archipiélago canario. Tal importancia queda subrayada por el porcentaje que representan las importaciones totales en el PIB. (63,9 por 100) y, aunque a niveles mucho más modestos, por el de las exportaciones, que alcanzan el 25,1 por 100, datos ambos de 1978.

Estas cifras reflejan tres cuestiones básicas de la economía canaria:

primero, su grado amplísimo de apertura, equivaliendo la suma de su comercio el 89 por 100 del PIB., y por ello, su gran sensibilidad a los acontecimientos exteriores; la incapacidad de financiar las importaciones por las propias ventas al exterior, llegando en 1978 la tasa de cobertura a un limitado 39,2 por 100, y el déficit señalado, que es de carácter estructural, refleja la existencia de mecanismos estables de compensación, siendo uno de los más importantes, y pieza básica de su economía, el turismo, tanto el procedente del extranjero como del resto de España.

COMERCIO TOTAL DE CANARIAS, 1978

(Millones de pesetas)

GRUPOS FUNCIONALES	I M P O R T A C I O N E S			
	Península	Extranjero	Total	Península s/ Total (%)
Productos alimenticios ...	20.352,2	27.680,7	48.032,9	42,4
Energía, combustibles y lubricantes	1.120,8	49.662,2	50.783,0	2,2
Productos sin elaborar ...	2.113,4	2.165,6	4.279,0	49,4
Productos intermedios ...	18.181,7	6.824,2	25.005,9	72,7
Bienes de capital	9.124,2	9.424,6	18.548,8	49,2
Bienes de consumo	46.391,9	21.654,9	68.046,8	68,2
<i>Total</i>	97.284,1	117.412,1	214.696,3	45,3

GRUPOS FUNCIONALES	E X P O R T A C I O N E S			
	Península	Extranjero	Total	Península s/ Total (%)
Productos alimenticios ...	30.882,7	19.243,9	50.126,6	61,6
Energía, combustibles y lubricantes	17.321,5	8.040,3	25.361,8	68,3
Productos sin elaborar ...	305,5	1.786,7	2.092,2	14,6
Productos intermedios ...	698,5	322,2	1.020,7	68,4
Bienes de capital	72,2	902,9	975,1	7,4
Bienes de consumo	321,0	4.342,9	4.663,9	6,9
<i>Total</i>	49.601,4	34.638,9	84.240,3	58,9

**ESTRUCTURA DEL COMERCIO EXTERIOR DE CANARIAS
GRUPOS FUNCIONALES**

(Total comercio exterior, 1978. En tantos por ciento)

GRUPOS FUNCIONALES	Importaciones		Exportaciones		Tasa de cobertura
Productos alimenticios	22,4		59,5		104,4
Energía, combustibles y lubricantes	23,6		30,1		49,9
Productos sin elaborar	2,0		2,5		48,9
Productos intermedios	11,6		1,2		4,1
Bienes de capital	8,6		1,2		5,3
Bienes de consumo	31,7		5,5		6,8
<i>Total</i>	<i>100,0</i>		<i>100,0</i>		<i>39,2</i>

**ESTRUCTURA DEL COMERCIO CON LA PENINSULA Y BALEARES
Y CON EL EXTRANJERO (1978)**

(En tantos por ciento)

GRUPOS FUNCIONALES	Importaciones		Exportaciones		Tasa de cobertura	
	Península	Extranjero	Península	Extranjero	Península	Extranjero
Productos alimenticios ...	29,9	23,6	62,3	55,5	151,7	69,5
Energía, combustibles y lubricantes	1,1	42,3	34,9	23,2	1.545,5	16,2
Productos sin elaborar ..	2,2	1,8	0,6	5,1	14,5	82,5
Productos intermedios ..	18,7	5,8	1,4	0,9	3,8	4,7
Bienes de capital	9,4	8,0	0,1	2,6	0,8	9,6
Bienes de consumo	47,7	18,4	0,6	12,5	0,7	20,0
<i>Total</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>51,0</i>	<i>29,5</i>

Del total del comercio canario, el 45,3 por 100 de las importaciones y el 58,9 por 100 de las exportaciones se realizan con el resto de España. Estos niveles vienen incrementándose con el transcurso del tiempo, evidenciando

una tendencia hacia la mayor integración del mercado canario en el conjunto de la economía del país. Particularmente, las importaciones procedentes de la Península y Baleares han ganado un terreno sustancial desde que se aplica la desgravación fiscal a la exportación a favor de los productos enviados a Canarias. Por otro lado, es evidente la mejora de la competitividad industrial del resto de España conforme el país, en los años sesenta y primeros de los setenta, incrementaba su industrialización, y esto se ha dejado notar sensiblemente en un mercado tan abierto y reñido como es el canario.

Los rasgos característicos de las exportaciones y de las importaciones totales canarias difieren entre sí extraordinariamente; mientras que las primeras están fuertemente concentradas en un corto número de productos, las importaciones son muy diversificadas. Queda reflejado así la gran dependencia exterior de la economía canaria en prácticamente todos sus sectores y, por otra parte, la enorme vulnerabilidad de sus rentas por reposar sobre un exiguo número de bienes.

En el único grupo en que las tasas de cobertura alcanza cifras en torno al equilibrio es el alimenticio. Efectivamente, en 1978 las exportaciones de este género alcanzaron un porcentaje equivalente al 104,4 por 100 de las propias importaciones. Este saldo total encubre, no obstante, una diferencia sensible y no coyuntural; el comercio de alimentos con el resto de España es superativo para Canarias, mientras que el mantenido con el extranjero soporta déficit importantes de modo tradicional. Esta nueva simetría se justifica fácilmente por las peculiaridades institucionales del Archipiélago. Por una parte, la reserva del mercado nacional del plátano canario posibilita una fuerte corriente exportadora a la Península, que supone cerca del 60 por 100 de las ventas alimenticias al resto de España, y a la razón del superávit comentado en este grupo.

Asimismo, la naturaleza librecambista del comercio canario impulsa la adquisición de un volumen extraordinario de productos alimenticios en el mercado internacional, con precios muy bajos, e incluso de *dumping*, que limita considerablemente las posibilidades exportadoras procedentes del resto de España.

Por todo ello, no es de extrañar que en 1978, mientras que la tasa de cobertura del comercio alimenticio de Canarias con el resto de España fuera del 151,7 por 100, con el extranjero sólo alcanzara el 69,5 por 100. Ambas tasas, no obstante, son las más altas de las logradas en todos los grupos de productos para las dos zonas, si se exceptúa, lógicamente, el grupo energético en relación con la Península, y el poco representativo de materias primas realizado con el extranjero.

El grado amplísimo de apertura de la economía canaria ha producido un fenómeno muy concreto; su sector primario está dirigido básicamente a la

exportación, al tiempo que es notablemente incapaz de satisfacer las necesidades interiores, y esto, progresivamente, en cada vez más alto grado. El cambio de contexto en este sentido produciría afectos muy considerables en estos sectores y en el mercado de sus productos.

Si el comercio del grupo de alimentos es fiel reflejo de lo que es la economía canaria y sus instituciones, no lo es menos el que se realiza de bienes de consumo. Del total de las importaciones, el 31,7 por 100 son productos agrupados en esta rúbrica, el porcentaje más voluminoso dentro de la clasificación utilizada.

La extraordinaria importancia de las importaciones de bienes de consumo pone de relieve el escaso grado de industrialización y diversificación de la economía canaria, la carencia de trabas importantes al comercio y a la muy notable actividad en este campo derivada precisamente de ese carácter esencialmente librecambista. Por otra parte, es claro que el mercado canario cuenta con una demanda muy diversificada, tanto por los hábitos ya tradicionales derivados de una economía comercial y abierta como, sobre todo, por el importante papel desempeñado por el turismo, estimulado de modo considerable por este factor.

Interesa destacar un hecho no valorado suficientemente en muchas ocasiones; para 1978, el 68,2 por 100 de las compras canarias de bienes de consumo procedían del resto de España, siendo ésta la cuota del mercado más amplia —junto con productos intermedios (72,7 por 100)— de las obtenidas en la clasificación por grupos de productos.

Del total de las compras canarias en la Península y Baleares, el 47,7 por 100 son bienes de consumo, manteniéndose en torno de esta tasa la importancia de este comercio. En las importaciones procedentes del extranjero ocupan los productos de consumo un 18,4 por 100 en 1978, que, aunque mucho más modesto que el anteriormente mencionado, contrasta con el limitadísimo alcanzado en el conjunto nacional (9,6 por 100).

Las exportaciones canarias de bienes de consumo son muy limitadas: el 5,5 por 100 del total. En este campo, también puede anotarse una gran diferencia entre la Península y Baleares (0,6 por 100 sobre el total), y las encaminadas al extranjero, que representan el 12,5 por 100 (en 1978).

El carácter de estas exportaciones queda nítidamente reflejado cuando se examina su destino: el 80,2 por 100 va a África, o, más concretamente, el 59,4 por 100 se encamina, en 1978, a Marruecos; es decir, esta exportación de bienes manufacturados de origen industrial corresponde, en la mayoría de los casos, a un comercio triangular en el que el Archipiélago juega un papel de intermediario, y, en menor medida, pone de relieve una posible vía de desarrollo manufacturero, aprovechando la situación geográfica de la economía canaria.

**COMERCIO EXTERIOR DE CANARIAS, POR GRUPOS DE PRODUCTOS,
CON LA PENINSULA Y BALEARES, 1978**

GRUPOS	Exportaciones (FOB.)		Importaciones (CIF.)		Tasa de cobertura	
	Miles ptas.	%	Miles ptas.	%	Saldo	%
Productos alimenticios ..	30.882.731	62,26	20.352.207	20,92	10.530.524	151,74
Energía, combustibles y lubricantes	17.321.463	34,92	1.120.778	1,15	16.200.685	1.545,49
Productos sin elaborar ..	305.540	0,62	2.113.369	2,17	1.807.829	14,46
Productos intermedios ..	698.487	1,41	18.181.676	18,69	17.483.189	3,84
Bienes de capital	72.169	0,15	9.124.210	9,38	9.052.041	0,79
Bienes de consumo	320.992	0,64	46.391.904	47,69	46.070.912	0,69
<i>Total</i>	49.601.392	100,00	97.284.144	100,00	47.682.762	50,99

**COMERCIO EXTERIOR DE CANARIAS, POR GRUPOS DE PRODUCTOS,
CON EL EXTRANJERO, 1978**

GRUPOS	Exportaciones		Importaciones		Tasa de cobertura	
	Miles ptas.	%	Miles ptas.	%	Saldo	%
Productos alimenticios ..	19.243.904	55,55	27.680.718	23,57	8.436.814	69,52
Energía, combustibles y lubricantes	8.040.280	23,21	49.662.181	42,29	41.621.901	16,18
Productos sin elaborar ..	1.786.712	5,15	2.165.571	1,84	378.859	82,50
Productos intermedios ..	322.182	0,93	6.824.168	5,81	6.501.986	4,72
Bienes de capital	902.911	2,60	9.424.569	8,02	8.521.658	9,58
Bienes de consumo	4.342.873	12,53	21.654.939	18,44	17.312.066	20,05
<i>Total</i>	34.638.862	100,00	117.412.146	100,00	82.773.284	29,50

V. SECTOR DE LA ENERGIA.

1. EL PETROLEO.

Las peculiaridades insulares hacen que el mercado canario del petróleo sea netamente diferente al peninsular.

1.1. Estructura del consumo energético canario y su comparación con el peninsular.

	Mercado canario (%)	Mercado peninsular (%)
1. Agricultura y pesca (incluyendo pozos) ...	12,3	5,7
2. Usos industriales	18,1	52,7
3. Servicios (comercio, turismo y alumbrado público)	8,1	3,8
4. Usos domésticos (incluyendo potabilización de agua)	9,5	10,0
5. Transportes	52,0	27,8
<i>TEC. en energía primaria</i>	3.805.000	100.000.000

El estudio en detalle de cada uno de los apartados anteriores nos permite el primer inicio del costo de la insularidad en el sector energético.

De los cinco apartados anteriores, tres son productivos y los otros dos son netamente costes. Comparando los productivos, veamos los porcentajes que representan:

	Producción insular (%)	Producción peninsular (%)
Agricultura y pesca	8,3	16,1
Industria	21,1	35,5
Servicios	70,9	48,3

Por tanto, en el sector agrícola y pesquero se producen en el Archipiélago el 8,3 por 100 de la riqueza, consumiendo para ello el 12,3 por 100 de energía petrolífera, mientras que en la Península se obtiene el 16,1 por 100 de la producción, con un consumo petrolífero del 5,7 por 100. En el sector agrícola y pesca, para la obtención canaria del 1 por 100, necesitamos gastar el 1,48 por 100 del petróleo; en la Península obtenemos el 1 por 100 de la producción utilizando el 0,35 por 100 de la energía petrolífera. Opinamos que las diferencias son francamente sustanciales.

En cuanto a la industria, ésta representa el 21,1 por 100 de la producción canaria, para lo que se utiliza el 18,1 por 100 del consumo de petróleo; mientras que la Península produce el 35,5 por 100, utilizando el 52,7 por 100 del petróleo. Es decir, el 1 por 100 de la producción canaria es obtenido mediante el consumo del 0,86 por 100 del petróleo, mientras que en la Península el 1 por 100 de la producción es obtenido consumiendo el 1,48 por 100 del petróleo.

Aparentemente, en este capítulo parece que la insularidad es un beneficio; sin embargo, hay que tener en cuenta que el sector industrial canario está orientado a industrias de transformación y no de obtención de primeros productos, lo cual hace que los consumos energéticos por unidad producida sean mucho más bajos que los netos de producción.

En cuanto al sector de servicios, representa el 70,9 por 100 de la producción, con un consumo energético del 8,1 por 100; mientras que en la Península se produce el 48,3 por 100, con un consumo energético del 3,8 por 100. Ello implica que el 1 por 100 de la producción total canaria es obtenido, en este sector, mediante la utilización del 0,11 por 100 de energía, mientras que en la Península este 1 por 100 es obtenido utilizando el 0,008 por 100 de energía. Es decir, nuevamente vemos una dependencia energética motivada por la insularidad o por la posición geográfica.

En cuanto a los consumos no producidos, vemos que en usos demésticos se utiliza el 9,5 por 100 del petróleo, frente al 10 por 100 en la Península. Evidentemente, la posición geográfica de las islas y la bondad de su clima permiten un beneficio en este aspecto. En este capítulo podría pensarse que la diferencia tendría que ser mayor, pero la escasez de agua potable hace que tengamos que gastar anualmente 50.000 toneladas de fueloil y 30.000 de gasoil para este fin.

En el capítulo de transportes, las diferencias son enormes, pues en el Archipiélago destinamos el 52 por 100 del consumo petrolífero a este aspecto, por tan sólo el 27,8 por 100 de la Península. Estas diferencias son tan enormes que merecen estudiarse detalladamente. Veámoslo:

	Mercado canario (%)	Mercado peninsular (%)
Transporte terrestre	18,5	21,5
Transporte marítimo	27,0	3,3
Transporte aéreo	6,5	3,0

El consumo energético en el *transporte terrestre* es inferior al del consumo de la Península, pero no lo inferior que cabría esperar a causa de la

condición insular. Ello es motivado, en parte, por las condiciones climatológicas, que invita a desplazarse por el interior de las islas, y por el hecho de que los vehículos, por ser de libre importación, son de mayor cilindrada y, en consecuencia, de mayor consumo, y más teniendo en cuenta las orografías isleñas.

La condición insular obliga a que los desplazamientos entre islas sean forzosamente por vía marítima o aérea, con el consiguiente consumo energético, a pesar de las distancias cortas.

Esta enorme dependencia energética del petróleo para el transporte, motivada por la situación geográfica y por la insularidad, es evidentemente un enorme coste, que grava tanto al Estado como al habitante de las islas.

De cara a la dependencia energética del Archipiélago, y al consiguiente coste, hay que tomar una serie de medidas con objeto de reducir los consumos, a consecuencia del continuo encarecimiento de los consumos petrolíferos. Dichas medidas han de afectar a la totalidad de los apartados citados anteriormente, adaptándose en cada caso a las peculiares de cada sector.

En el *agrícola*, dada la gran incidencia del coste de agua, hay que potenciar las especies que necesiten menos consumo de ésta, así como los cultivos por hidroponación y los riegos por goteo y aspersión.

En el *sector pesquero*, y dada la gran claridad de los informes emitidos por el Instituto Oceanográfico de Tenerife, una adecuación de la flota pesquera —equipándola con los medios necesarios, lo cual se puede lograr mediante la constitución de cooperativas— permitiría la consecución de excelentes capturas, especialmente de tónidos y de langostinos, realizando estas faenas en los litorales isleños, a profundidades superiores a las que actualmente se efectúan. Esto permitiría, por un lado, la disminución de los desplazamientos a realizar por las embarcaciones, con el consiguiente ahorro energético, y por otro lado, la no dependencia de los acuerdos pesqueros entre España y los países cercanos. Todo ello representaría una considerable disminución de las 250.000 toneladas del gasoil que se suministra a los pesqueros anualmente.

Una renovación de la maquinaria, así como una electrificación de los pozos, permitiría igualmente una disminución de los consumos energéticos, así como una adecuada realización de las horas de utilización, lo cual se puede lograr mediante la instalación de depósitos reguladores. Esto permitiría, al conseguir una demanda mucho más horizontal, un abaratamiento de los costes de producción de energía eléctrica, lo que implicaría la reducción del consumo energético, actualmente elevado, y, por tanto, una disminución del coste de la insularidad.

En cuanto al sector industrial, y dada la escasez de materias primas, la única opción a seguir es la de potenciación de industrias de transformación,

y especialmente una política de ahorro energético, mediante una disminución de las pérdidas energéticas y la utilización de energías alternativas.

En el *sector de servicios*, así como en usos domésticos, la utilización de fuentes energéticas del tipo solar permitirían una menor dependencia del petróleo, aunque en la actualidad ello implicaría unos costes mayores, costes que van acercándose a los convencionales.

Todo lo citado implica, para su realización a corto plazo, una inmediata mentalización, que aún no está totalmente lograda. Es evidente que la totalidad de las medidas citadas implican un gasto extraordinario, gasto que sería sufrido por los habitantes del Archipiélago. Se puede aducir que dicho gasto está motivado por el continuo aumento de los precios de venta del petróleo y, por tanto, también afectará a la Península; si bien esto es cierto, la extrema dependencia de la producción canaria respecto de la energía petrolífera obliga a que las medidas a tomar sean fijadas rápidamente, así como el inicio inmediato de ejecución de las mismas.

A plazo medio, sin embargo, puede disminuir o, por lo menos, no aumentar. Es evidente que los precios de los crudos continuarán su trayectoria ascendente en el mercado español. Por ello, con la instalación de sistemas de aprovechamiento energético solar —ya se están instalando— podría disminuir, tanto en las islas como en la Península, la dependencia energética del petróleo. La privilegiada situación de las islas, cara a la energía solar y eólica, permitirá que a medio plazo el ahorro de crudos obtenido por estos sistemas tengan una proporción superior en el Archipiélago que en la Península, por lo que, proporcionalmente, la fracción de crudos necesarios podrá disminuir y, en consecuencia, la dependencia petrolífera, que lógicamente incidirá en los costes insulares.

En este período de tiempo habrá que realizar una continua observación del desarrollo económico mundial, así como del tecnológico, con objeto de establecer las acciones a largo plazo. Si el avance tecnológico no logra descubrir algún nuevo método, no cabe más remedio que afrontar el panorama a largo plazo con los medios actuales, esperando que sean perfeccionados. Ello implica que tengamos que pensar en el hidrógeno como combustible obtenido por la electrólisis del agua y la obtención de la energía eléctrica de procedencia solar y nuclear.

Un aspecto a tener en cuenta, y que fué ampliamente citado en el 1.º Seminario —y en el que hay que volver a insistir—, es el de la posibilidad de un bloqueo a las islas.

Una situación como ésta provocaría el caos; por ello, y aun a riesgo de un coste, es necesario, o al menos conveniente, la instalación de fuentes alternativas energéticas, como pueden ser la nuclear y la solar.

2. EL CARBÓN.

El petróleo se encuentra en un proceso de creciente encarecimiento, y existen con frecuencia situaciones de conflictos bélicos en las zonas productoras del mundo, principalmente en Oriente Medio. Esto supone una seria amenaza de desabastecimiento para España, y en particular para Canarias, totalmente dependiente del petróleo importado como fuente de energía primaria.

Para aminorar ese peligro está previsto en el Plan Energético Nacional forzar los consumos de carbón, tanto nacional como importado. Canarias deberá prepararse rápidamente para poder consumir carbón, aunque la sustitución de petróleo por carbón sólo puede hacerse, en principio, en centrales térmicas para generar electricidad.

En concreto, es previsible —y es deseable— que las dos islas de Gran Canaria y Tenerife, donde, por su nivel de producción, existen centrales de vapor, se equipen para consumir carbón en centrales eléctricas. La imposibilidad física de preparar las actuales centrales de Jinamar y Candelaria para consumir carbón, obliga a construir nuevas centrales en ambas islas. Esto implicaría importantísimas inversiones, tanto en las centrales propiamente dichas como en la construcción de puertos próximos a la central para descarga del carbón, si los puertos actuales —Puerto de La Luz y Santa Cruz de Tenerife— no pudieran ser utilizados para manipulación del carbón, que exige unas instalaciones específicas, ahora inexistentes, como grúas, tolvas, cintas transportadoras, parques de almacenamiento, etc.

En generación de electricidad (incluyendo potabilizadoras duales) se han gastado unas 500.000 toneladas de petróleo en 1980. Esta cifra debería pasar a 1.200.000 toneladas en 1990, según las mejoras estimaciones actuales. La sustitución de petróleo por carbón en las centrales eléctricas de Gran Canaria y Tenerife permitiría consumir paulatinamente carbón a partir de 1986, llegando a sustituir unas 900.000 toneladas en 1990 (como máximo), lo que supondría importar, aproximadamente, 1.350.000 toneladas de carbón en ese año. En resumen, de 1.200.000 toneladas, aproximadamente, de petróleo que se consumieron en 1980 en el mercado interior canario (es decir, excluyendo el suministro de buques y aviones), un 50 por 100 aproximadamente fué de fueloil.

En el futuro, los usos de gases licuados de petróleo (GLP.); gasolinas de automóvil y gasoil para la agricultura y la industria ligera, no podrá sustituirse por otro combustible. Sin embargo, podrá ahorrarse fueloil al sustituirse parte de los consumos por carbón. En Canarias, el 75 por 100 del consumo de fueloil en el interior de las islas se hace en generación eléctrica, y de éste —tal como hemos dicho—, del 75 al 80 por 100 podrá ser sustituido

por carbón. Es previsible que, en conjunto, un 60 por 100 de fueloil que se consumiría en 1990 pueda ser sustituido por carbón, alcanzándose la cifra de 1.350.000 toneladas de carbón en dicho año.

No es previsible que puedan sustituirse otros consumos de combustibles líquidos por carbón, a menos que se vaya a situaciones de conflictos bélicos generalizados en el mundo, que se traduzcan en graves limitaciones del suministro de petróleo. En este caso, se podría usar también carbón en las centrales eléctricas de otras islas —Las Palmas, Lanzarote—, y aparecerían barcos que quemasen carbón en sus calderas, por lo que nuestros puertos volverían a organizar el suministro de carbón a buques.

Pese a ello, sólo se podría sustituir fuel por carbón, en su mayor parte; pero quedarían los consumos de gases líquidos de petróleo, gasolinas y gas-oil, que suponen la mitad o más del consumo total de petróleo y que no son sustituibles.

3. SECTOR ELECTRICO.

3.1. Antecedentes.

Entendemos que el objeto de este Seminario, y en concreto de este apartado: "Energía eléctrica", es importante, pero también muy ambicioso. El definir, tipificar y calcular, en su caso, los costes de insularidad en las Islas Canarias, y en el sector eléctrico en toda su extensión, es tarea larga de un equipo con plena dedicación. La falta de estas dos premisas, unidas al deseo de aportar más ideas y datos que puedan en su día servir para este estudio completo y en profundidad, es lo que será motivo de este trabajo.

3.2. Definición de los costes de insularidad.

Sin pretender ser exhaustivos, podemos tipificar para el sector eléctrico tres tipos de *costes de insularidad*: coste político, social y coste económico. Los dos primeros no son medibles con precisión, pero sí susceptibles de concreción, mientras el tercero admite, además, una cuantificación económica, si bien difícil de evaluar.

3.3. Coste de insularidad político.

El costo intrínseco de la energía eléctrica en España no es igual en todas sus regiones y para todos los abonados. No obstante, el precio de la energía es igual para todos los españoles en el territorio nacional, sea peninsular o insular, y viene medido por las tarifas eléctricas que decreta el Ministerio de Industria. Es claro que esta igualación se debe a razones políticas de solidaridad e implica que en ciertas zonas la energía se venda más cara de

lo que cuesta, y en otras, a precios inferiores a su costo, conllevando en cada caso un coste político, de signo negativo en el primero y positivo en el segundo. En nuestro caso, en el Archipiélago canario este coste de insularidad "político" es de signo positivo; es decir, rentable para el que propone el precio, el Gobierno, al ser el coste económico de la energía superior al precio de venta de las tarifas antes citadas.

3.4. Coste de insularidad social.

Este coste se puede concretar como la posibilidad —debido a razones técnicas, organizativas y económicas— de dotar a una zona de una estructura eléctrica adecuada en el tiempo y en la calidad. Dado que los destinatarios de esta estructura eléctrica son los habitantes e instituciones públicas y privadas de la zona, es decir, su cuerpo social, es éste quien debe generar la iniciativa para dotarse de aquella estructura. El esfuerzo a realizar para ello será mayor o menor, según las dificultades o facilidades técnicas, organizativas y económicas antes señaladas.

En nuestro caso, en las Islas Canarias, este coste es superior a la *media nacional*, por los siguientes motivos:

- a) *Técnicos*: Al estar constituido el Archipiélago por sistemas eléctricos aislados, uno por isla, excepto en el caso de Lanzarote y Fuerteventura, que forman un solo sistema eléctrico, unido por un cable submarino de transporte de energía eléctrica. En efecto, a igualdad de condiciones en el sistema productivo suma del conjunto de las islas al de una zona equivalente constituido por un solo sistema, el del Archipiélago ofrece menor calidad de servicio, pues su reserva de producción sería tantas veces menor como cuantas islas sean. (En nuestro caso se ha evitado esto, ampliando dicha reserva.)
- b) *Organizativos*: La dispersión antes citada de estos sistemas aislados obliga a una organización, tanto interna como externa, más complicada si se quiere mantener la necesaria unidad de criterios, lo que implica, en ocasiones, unas mayores molestias y dificultades para el abonado.

3.5. Coste de insularidad económico.

Este coste, medible en términos monetarios y que implica un mayor valor en nuestro caso insular, en comparación con el resto del territorio nacional, se debe a las siguientes causas:

- a) *Número de centrales generadoras*: Al no poder interconectarse las islas entre sí (excepto el caso ya citado de Lanzarote-Fuerteventura),

ha de disponerse, al menos, de una central por isla, con lo que, a igualdad de potencia instalada con una zona o territorio continuo, la inversión es mayor, debido al fraccionamiento de las instalaciones, y, por tanto, mayor el costo por el concepto *amortización*. Asimismo es superior el número de operarios por unidad de potencia instalada, lo que implica un mayor coste por el concepto de *personal*.

- b) *Tamaño de grupos generadores*: El fraccionamiento que produce el hecho "insular" en la demanda del Archipiélago conduce a la instalación de grupos de menor tamaño, si bien en mayor número que si fuera una demanda única. Ello produce un consumo específico medio en kilocalorías por KW/hora producido, superior en los grupos pequeños con respecto a los grandes, y, por lo tanto, un mayor consumo de combustible. Producido en parte por esta misma causa del tamaño del grupo, el tipo de combustible comúnmente empleado en grupos pequeños es el de derivados del petróleo, fueloil o gasoil, que es el más caro de los combustibles actuales. Por estas dos causas: mayor consumo y superior precio de los combustibles por cada unidad de energía producida, resulta un coste sustancialmente mayor.
- c) *Transporte de la energía*: Por este concepto de *transporte de la energía* desde cada central generadora a las subestaciones primarias de la isla en que se encuentra aquella central, hay dos motivos que inciden con signo diferente en el coste, si bien su suma resulta superior en el caso insular. En efecto, las distancias de transporte son, en nuestro caso, inferiores, y ello produce pérdidas menores; pero al tratar de sistemas aislados, los costes de amortización de la inversión y de mantenimiento son superiores al del sistema único o integrado, por lo que la suma de estos motivos también produce un mayor costo en el caso insular.
- d) *Dispersión de la distribución*: El sistema aislado que constituye la isla obliga a una mayor cantidad de Delegaciones y oficinas al público, lo que incide en unos mayores gastos de personal, mantenimiento y amortización.
- e) *Centralización de la administración*: La centralización administrativa posible, al objeto de paliar en parte el *coste social* antes señalado —centralización que en nuestro caso se realiza en Gran Canaria y, en menor grado, en Tenerife—, conduce a unos mayores costes de administración.

Por todos estos motivos aludidos en los apartados anteriores a), b), c), d), y e), el coste de la energía suministrada al abonado es del orden de un 70 por 100 superior al de la media nacional en el caso de nuestro Archipiélago canario.

Dado que, como hemos dicho, el precio de la energía fijado a través de las tarifas eléctricas es el mismo en toda la Nación, estas diferencias de costes son absorbidas por una entidad compensadora (Ofico), que equilibra estos costes de insularidad. Queremos señalar que el hecho de existir costes superiores no es privativo de las Islas Canarias o Baleares, sino que también se dan otras regiones españolas, si bien por otras causas, siendo en estos casos también compensados.

4. FUENTES ALTERNATIVAS DE ENERGIA.

4.1. Introducción.

Solamente trataremos, en síntesis, aquellas que puedan significar su utilización en el Archipiélago, aunque sea a un plazo largo. Las fuentes que analizaremos serán la nuclear, la solar y la eólica.

4.2. Energía nuclear.

La creciente aplicación de la energía nuclear en la casi totalidad de los países hace pensar que esta fuente energética será la sustituyente del petróleo a medio plazo.

La *energía nuclear*, según la procedencia, puede ser clasificada en dos grupos: la energía de fisión y la de fusión.

La *energía de fisión* es la que se obtiene como consecuencia de la escisión de un núcleo de un elemento pesado para obtener dos más ligeros.

La fisión, a su vez, se clasifica en dos tipos: fisión rápida y lenta. La primera es la provocada por neutrones térmicos, y la segunda, por neutrones rápidos.

Los reactores de fisión, además de estar técnicamente muy logrados, producen una liberación de una cantidad de calor elevada, por lo que el rendimiento que se puede extraer de ellos es función del avance tecnológico y de la calidad de materiales.

Las técnicas actuales han permitido alcanzar unos niveles de emisión radiactiva francamente bajos. Si a esto le unimos el hecho de que los sistemas de medida y control radiactivo son altamente eficaces, la peligrosidad de las centrales nucleares de fisión es bajísima. Cabe destacar que tanto los Estados Unidos como la Unión Soviética han demostrado que los niveles de radiación emitidos por las centrales nucleares son menores que los emitidos por las centrales de carbón, motivado por la presencia del carbono 14, que se encuentra, en una proporción del 10,4 por 100, en la naturaleza. Este carbono 14 es radiactivo, como lo demuestra el hecho de que su mayor

aplicación está en la determinación de la edad de elementos enterrados hace miles de años.

La inmensa mayoría de los reactores utilizados en la industria emplean como combustible el uranio 235. Como la proporción en que se encuentra en la naturaleza es muy pequeña, el uranio natural debe ser enriquecido en el isótopo 235. Estas plantas de enriquecimiento son de coste muy elevado.

Una ventaja que presentan los reactores de fisión está en el hecho de que se pueden construir reactores reproductores o convertidores que nos permiten generar elementos combustibles a la vez que se van destruyendo. Utilizando reactores rápidos con plutonio 239 como combustible y uranio 238 en la capa fértil, podemos alcanzar relaciones de reproducción de 1 a 1,7, lo que significa que por cada núcleo que se destruya se obtienen 9,7 de nuevos núcleos de plutonio 239, es decir, estamos generando combustible.

Entre las posibles ventajas de la energía de fisión, merecen destacarse las siguientes:

- 1.^a La rentabilidad para grupos de elevada potencia, hasta el punto que las centrales de más de 50 MW ya son competitivas con las térmicas actualmente. El continuo aumento del precio de los crudos hace pensar que en un futuro continuarán siendo rentables.
- 2.^a La producción simultánea de energía y de material fisil, utilizando un combustible nuclear y un material fértil como reflector.

La *energía de fusión* se basa en la fusión de elementos ligeros para obtención de otros más pesados, con la liberación de cantidades más ingentes de energía. Este tipo de reactores se encuentra todavía en experimentación, esperándose que en la primera época del siglo próximo se encuentren ya totalmente logrados. En estos reactores de fusión, la cantidad de energía liberada es tan enorme que se alcanzan temperaturas de billones de grados.

Ello origina que el gran problema de estos reactores sea precisamente la extracción y conducción del calor liberado, que por ahora sólo se ha conseguido mediante la reacción de intensos campos magnéticos. La gran ventaja de este sistema radica en que el combustible es el deuterio, un isótopo de hidrógeno que está presente en el agua, y, por tanto, todos los países podrían poseer el combustible necesario para la fusión.

En el Archipiélago, todavía no son posibles centrales competitivas de este grupo, pues no tienen cabida esas potencias. Ahora bien, con motivo de la continua alza de los combustibles, en un futuro no muy lejano tal vez lo sea; es decir, que, dado el carácter de las islas y el consumo existente, el hecho de que no se puedan instalar supone un hipotético coste de la insularidad.

La instalación de centrales de estas potencias no es posible a causa de la imposible interconexión eléctrica de las islas, motivado por las profundidades existentes.

Tal vez, y desde el punto de vista estratégico en cuanto a capacidad de almacenamiento de combustible, fuera interesante, aunque no rentable, la instalación de centrales de fisión de potencia reducidas. Hay que destacar la existencia de 50 MW fabricados en serie y de fácil instalación.

Resumiendo, en cuanto a energía nuclear, la insularidad representa un coste, por no ser posible la instalación de centrales de tamaños rentables.

4.3. Energía eólica.

En la actualidad, esta energía solamente se está utilizando en el Archipiélago para la extracción de aguas en pozos no profundos y, en contadísimos casos, como fuente productora de energía eléctrica.

La fuerza del viento en España se puede considerar como baja, ya que hay pocos lugares donde sople el viento con fuerza y de modo continuo. La distribución energética de la acción del viento a lo largo de la geografía española es la siguiente:

Z O N A	MEDIO (W/m ²)	MAXIMO (W/m ²)
Estrecho de Gibraltar	400	750
Islas Canarias	400	700
Zaragoza y Tarragona	200	300
Rías Bajas	—	340
La Coruña y Rías Altas	200	300
Costa Brava	—	200
Murcia y Almería	—	200
Resto de España	—	100
Cornisa cantábrica	—	100

Las zonas que se consideran con viento suficiente como para sacar fruto a la energía eólica son aquellas que tengan una media igual o superior a los 200 W/m². Por tanto, vemos que las Islas Canarias ocupan un lugar destacado en posibilidades de cara a esta energía.

La eólica potencial es directamente proporcional al cubo de la velocidad del viento y al área frontal de la turbina del mismo. Por ello, la variable que más influye es la velocidad del viento, y ello condiciona el emplazamiento de las turbinas en las zonas de vientos con velocidades más elevadas.

Para el aprovechamiento de este tipo de energía se utilizan molinos de viento de diferentes características. Los de una o dos palas se utilizan para el aprovechamiento de las velocidades de viento elevadas, y los multipalas, para las bajas. De acuerdo con lo anterior, los molinos multipalas se emplean en especial para bombear agua, y los primeros encuentran su uso más extendido para generar electricidad.

Los molinos de alta velocidad aprovechan alrededor del 42 por 100 de la energía cinética del viento, y los de baja velocidad, aproximadamente, el 30 por 100. Esto se indica únicamente a título de orientación, ya que el número de tipo de molinos existentes es muy grande y sus diseños varían, y con ello, su utilización y rendimiento. Son de citar los modelos americano, holandés, Savonius, Flettner, Stuart, etc.

Actualmente, los problemas de diseño para las grandes plantas son mucho más complicadas que para las pequeñas; por ello, su utilización más normal es la de estas últimas, y su empleo, generar energía eléctrica.

Muchos países prestan gran atención a este tipo de energía, destacando naciones como Estados Unidos, pese a que cuenta con muchos recursos; Dinamarca, Holanda, etc.

4.4. Energía solar.

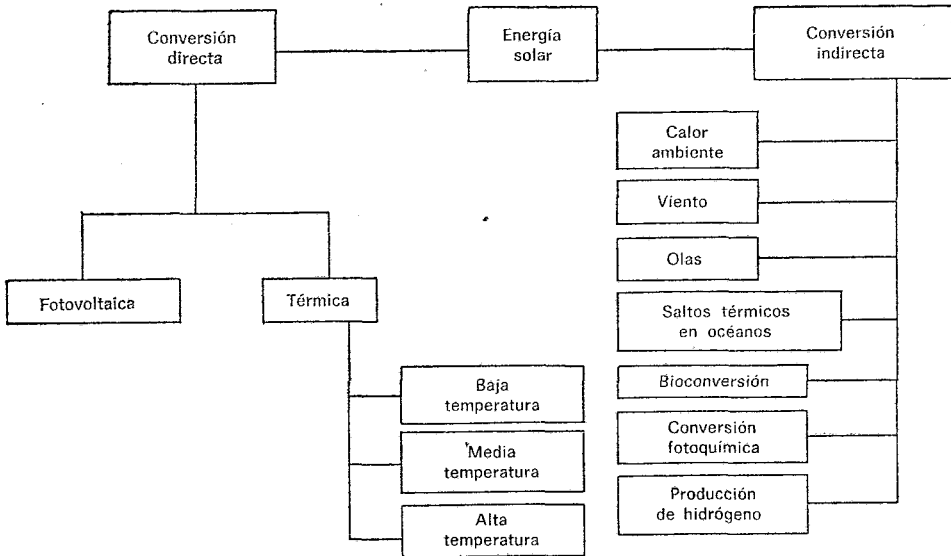
Las técnicas de conversión de la energía solar en energía útil son las siguientes:

La conversión fotovoltaica, sometida actualmente a un profundo estudio, está basada en la acción de la energía solar sobre ciertos metales (silicio), liberando algunos de los electrones de los orbitales externos.

La conversión de energía solar en térmica tiene amplias aplicaciones. Los sistemas de baja temperatura utilizan colectores planos para trabajar hasta 80 por 100, y son aptos para aplicaciones domésticas de agua caliente y calefacción, y procesos térmicos industriales y agrícolas de baja temperatura. Mediante la utilización de colectores de planos tubulares de vacío, se puede obtener agua caliente, vapor de agua o agua recalentada hasta 150° C, apto, además de las aplicaciones anteriores, para el aire acondicionado doméstico industrial y procesos térmicos con o sin producción de vapor hasta la temperatura indicada. Este proceso también incluye el estudio de aplicabilidad de la bomba de calor ambiente para aplicaciones de calefacción y aire acondicionado a viviendas, industrias y comercio.

La conversión de energía solar en térmica a media temperatura se realiza mediante colectores concentradores cilindro-parabólicos orientables, alcanzándose temperaturas de hasta 250-300° C, apto para aplicaciones térmicas industriales y para producción de energía mecánica y eléctrica a pequeña escala (unos 50 KW), que, a su vez, es aplicable en el medio rural.

Los sistemas de alta temperatura constan de una serie de heliotropos que permiten conectar enormes cantidades de energía sobre superficies, como calderas, produciendo vapor a temperaturas de 500° C y hasta 30 kilogramos por metro cuadrado de presión.



La empresa Power Cooperation ha desarrollado eficazmente la transformación de la energía solar en corriente eléctrica mediante pilas fotovoltaicas de silicio; esta técnica fué desarrollada para la utilización en el programa espacial de los Estados Unidos de los sofisticados y críticos equipos electrónicos de los satélites artificiales; están alimentados por la energía eléctrica producida por células fotovoltaicas de silicio.

Las células fotovoltaicas son fabricadas en varios tamaños, con objeto de lograr una mayor flexibilidad a los diseños. Las células se combinan formando módulos, y relacionándolos adecuadamente en serie o en paralelo, se obtienen los voltajes e intensidades que requiera cada instalación.

Los módulos, junto con las baterías, el regulador de carga, el control de descarga y el chasis de montaje, constituyen el sistema completo. Un sistema de energía solar fotovoltaico es un generador de larga vida sin mantenimiento, libre de polución y sin consumo de combustible.

Los generadores fotovoltaicos encuentran su mayor aplicación en alimentación de repetidores de radio, televisión, extracciones meteorológicas,

telemetría, señalizaciones y comunicaciones, así como para el control de la corrosión.

La energía solar a media temperatura está totalmente lograda, y su aplicación en las islas supone un beneficio, pues para la misma potencia es necesario una superficie menor.

De la energía solar a alta temperatura hemos de decir lo mismo en cuanto a costos o beneficios con relación a la Península, aunque de cara a otra forma de energía aún no sea rentable.

4.5. Sistema combinado de energía solar, fósil y eólica.

Este sistema, presentado por el Departamento de Investigaciones Grumman Aerospace Corporation Bethpage de New York, puede funcionar como una máquina alimentada por el viento, así como un motor de calor de baja o alta temperatura, con tres ventajas extras:

- No necesita refrigeración por agua, como los motores; no hay corrosión química en las paletas de las turbinas, y los niveles de contaminación son muy bajos por su funcionamiento a bajas temperaturas. Este sistema puede aprovechar la energía solar, la del viento y la fósil, dentro de una simple y sencilla máquina. Asimismo proporciona las ventajas especiales del eje vertical, compacto y pequeño, encerrado, y turbina de alta eficacia, así como una torre captadora de bajo costo y modularizada, omnidireccional y estacionaria. Promete un diseño estable y fuerte para instalaciones tanto en tierra firme como en el mar, y para instalaciones en alturas, donde los vientos son más fuertes y duraderos. Este sistema puede permitirnos aprovechar muchas formas de calor residual y energías fósiles, que en la actualidad son irre recuperables, y puede combinar una máquina de viento con un motor térmico dentro de un sistema simple, modularizado, de bajo costo y baja contaminación. Se espera que este sistema nos ayude a realizar plenamente el inmenso potencial de la energía solar y del viento.
- El diseño de este sistema emplea una torre redonda, escotada e inmóvil, para captar gran cantidad de energía del viento. El viento afluyente es guiado por los deflectores para producir un vórtice o tornado dentro de la torre. Conforme el viento circula hacia el interior, su velocidad aumenta, debido a la conservación del momento angular, y su presión desciende según el teorema de Bernouilli.
- Las torres pueden ser tipificadas en múltiples secciones o módulos limitados de dos metros de altura, con controles independientes para sus compuertas. Los componentes de los módulos pueden ser

fabricados en serie en cadenas de montaje y conjuntados en las fábricas. El costo de la fabricación, construcción y mantenimiento puede ser reducido. Estos costes, actualmente muy variables, oscilan dentro de las 16.500 a 137.500 pesetas por kilovatio instalado.

Según datos del Centro de Estudios de la Energía, actualmente se encuentran en funcionamiento o en construcción las siguientes instalaciones:

Estados Unidos:

- Modelo 0: Potencia, 100 KW. Características: Eje horizontal; en servicio.
- Modelo 0A: Potencia, 200 KW. Características: Eje horizontal; en operación.
- Modelo 1: Potencia, 2.000 KW. Características: Eje horizontal. General Eléctrica; en operación.
- Modelo 2: Potencia, 2.500 KW. Características: Eje horizontal. Boeing; en construcción.
- Otras instalaciones. Tipo Darriens: Potencia, 300 KW. Características: Eje vertical; en construcción.
- Diversas casas, como Westinghouse, tienen comercializados sistemas de 200 KW de eje horizontal.

Canadá:

- Potencia, 224 KW. Tipo Darriens; en operación.

Alemania:

- Potencia, 5.000 KW. Eje horizontal; en proyecto.

Dinamarca:

- Dos grupos de 630 KW. Eje horizontal; en operación.

España:

- El Centro de Estudios de la Energía tiene en fase de fabricación una central eólica, en Tarifa, de las siguientes características:
 - Potencia: 100 KW.
 - Número de palas: 2.
 - Diámetro de la pala: 17 m.
 - Altura de la torre: 20 m.
 - Velocidad: 12 m/s.

Actualmente, Dinamarca tiene una potencia instalada de energía eólica de 20 megavatios. El Gobierno danés, dentro de su plan energético, prevé

que dentro de diez años el consumo energético total dependerá en un 10 por 100 de la energía eólica.

El Centro de Estudios de la Energía realizó un estudio de costos de energía eólica, dando como resultado que el kilovatio producido por dicha energía a una velocidad de 10 m/s era de, aproximadamente, 1,75 pesetas por kilovatio.

En cuanto al Archipiélago canario, por estar sometido a la acción de los alisios, las posibilidades de utilización de fuentes de este tipo son óptimas. En este tipo de energía, las condiciones que reúnen las islas son un beneficio para el habitante, como lo demuestran las aplicaciones que de ella se realizan, como extracciones de agua, etc. El hecho de que no se haya utilizado más es como consecuencia de los bajos precios existentes hasta ahora de los combustibles fósiles.

Por todo ello, estimamos que el plan de acción para el Archipiélago debe abarcar las siguientes medidas:

- a) *A corto plazo*: Inmediata aplicación de estos sistemas en viviendas unifamiliares y en pozos no profundos. Comienzo de una etapa de investigación tendente a una mejoría de la técnica para conseguir un abaratamiento del coste y la consecución de instalaciones de más potencia. Todo lo citado en este apartado significa una inversión que, lógicamente, recaerá sobre los habitantes y sobre el Gobierno.
- b) *A medio plazo*: Continuación de las acciones definidas en el apartado anterior, potenciando los sistemas verticales para aprovechamiento de las energías solar, fósil y eólica, e instalación de estos sistemas en pequeños núcleos rurales, donde la totalidad de la demanda puede ser satisfecha de este modo.

Investigaciones profundas de los sistemas de energía eólica, tendientes a la consecución de instalaciones de 100 megavatios o más.

En este período citado, la insularidad presentará ventajas de cara a la energía en relación a la Península, pues, por ser el viento dominante de mayor intensidad, hará falta menor número de instalaciones, que, además, tendrán una producción superior a las instaladas en la Península. Por ello, al tener los mismos gastos fijos, instalación y amortización, el coste del kilovatio será menor en el Archipiélago.

- c) *A largo plazo*: Potenciación de las grandes instalaciones y logro de que aproximadamente la mitad de la energía consumida sea producida con el sistema eólico. El resto queda abierto a la energía solar, a la nuclear y al hidrógeno.

Dada la imprevisible evolución de los precios, estimamos que la más económica será la eólica, por lo que necesitará una mayor po-

tenciación. No es descabellado pensar en la instalación de plantas eólicas destinadas únicamente a la producción de hidrógeno electro-lítico para su envío a zonas menos privilegiadas. Ello implicaría un nuevo beneficio de la insularidad por las condiciones reunidas por las islas.

Conclusión de la energía eólica.

Las islas reúnen las características necesarias para que esta energía pueda ser utilizada. Ello representaría un gran beneficio para el Archipiélago.

VI. CONCLUSIONES.

VI-1. INDUSTRIA.

PRIMERA.

La insularidad ha provocado una incoherente política económica global, coexistiendo y dando lugar a la dicotomía librecambista, *versus* *proteccionismo*, que, a su vez, ha polarizado la economía de la región, con un mercado de carácter especulador.

Este proteccionismo, pilar de subsistencia de muchos sectores de la economía, se traduce en múltiples normas jurídicas específicas y de subvenciones directas e indirectas que comportan decenas de miles de millones de pesetas en la estructura productiva de la economía canaria.

SEGUNDA.

El peso del sector industrial (sin contar la construcción) en la economía canaria, medido en porcentaje del VAB., supone el 13,3 por 100 del total (1977). La escasa entidad del sector industrial agudiza el carácter de economía canaria, dejando las fuentes de la acumulación de capital a las actividades fuertemente especuladoras.

Esta escasa relevancia del sector industrial, también se pone de manifiesto al observar que la población activa industrial en 1977 llegó a ser sólo del 11,7 por 100 del total.

TERCERA.

La creación y ampliación de establecimientos industriales es uno de los caminos importantes que tiene Canarias para crear puestos de trabajo. Por ello es imprescindible poner en práctica una Política de Promoción

Industrial, para aumentar la cuota de participación de este sector del 13,3 por 100 actual al, como deseable, 37 por 100 que supone la media nacional.

CUARTA.

El freno al futuro y necesario desarrollo industrial está precisamente en el carácter insular y archipelágico de la región, y viene marcado por limitaciones de tipo institucional y estructural.

Institucionales son:

- Escasez de elementos empresariales y de mano de obra cualificada.
- Descapitalización del sector.
- Polarización del capital privado hacia otros sectores.

Estructurales son:

- Escasez de materias primas.
- Escasez de recursos energéticos e hidráulicos.
- Los cuellos de botella del sistema de transporte.
- Reducida dimensión y fragmentación del mercado regional.

QUINTA.

Ante lo expuesto es necesario plantearse la "oportunidad del cambio", no sólo por la crítica situación actual, sino por la proximidad de la entrada en el Mercado Común.

Este cambio, tendente a aumentar sustancialmente las cuotas de participación del sector industrial en el total de la economía, debe desarrollarse en otro escenario distinto, ya que actualmente se constatan los siguientes hechos: inexistencia de iniciativas autóctonas, no existe tradición industrial, escasez de tecnología, generación de ahorro y educación suficiente.

SEXTA.

Este nuevo escenario que se preconiza deberá tener como actores fundamentales a la empresa pública y las multinacionales, que aporten tecnología, educación, mercados y capital.

SÉPTIMA.

Las industrias que en el futuro deberían jugar un papel importante son aquellas que, por una parte, demanden bastante mano de obra y generen efectos inducidos, y de otra, tengan mínima dependencia del transporte.

OCTAVA.

En este sentido, parece que todo apunta hacia las industrias alimentarias, químicas de segunda generación (farmacéutica), manufactureras de diseño

y confección, ópticas y otras de alto valor añadido, como puede ser la electrónica industrial.

NOVENA.

El pasar de la situación actual, con una población activa de menos de 50.000 personas en el sector, a una situación futura en el año horizonte 1995, con unos dos millones de habitantes, con una población activa de 700.000 personas y con una participación del sector industrial del 37 por 100 respecto al total, significaría una absorción de empleo de unas 200.000 personas por el sector industrial y una demanda de inversión en el sector de 500.000 millones en estos quince años próximos.

DÉCIMA.

Se hace la observación de que, probablemente, éste sea el punto de equilibrio tope, considerándose que a partir de ahí habría que pensar en emigraciones selectivas o en crecimiento cero de la población.

UNDÉCIMA.

Como números indicativos de algunas de las subvenciones que la economía canaria recibe y gastos que la insularidad comporta, basta citar las siguientes:

	<u>Millones</u>
— Subvención del año 1980 en los productos petrolíferos ...	2.000
— Compensación a energía eléctrica (1980)	3.960
— Devolución en concepto de desgravación fiscal a la exportación de la Península y Baleares a Canarias (1978)	9.500
— Subvención al transporte de pasajeros por líneas aéreas (1979)	2.500
— Gastos de seguros y transporte para las exportaciones (1978).	6.571
— Gastos de seguros y transporte para las importaciones (1978).	15.458

VI-2. COMERCIO.

VI-2.1. Comercio interior.

PRIMERA.

El comercio interior está muy poco estudiado y su conocimiento es deficiente, impidiendo diagnosticar su estructura los deficientes canales de

comercialización y las transferencias de renta entre islas. En cualquier caso, es constatable que este comercio y las interconexiones entre islas es prácticamente inexistente, y que es necesario fomentarlo. Actualmente, las islas funcionan como compartimientos estancos, produciéndose excedentes de productos, principalmente agrícolas, que los mercados de otras islas son fuertes demandantes. De ahí, la necesidad de crear estos flujos comerciales interinsulares para ampliar los mercados estrictamente insulares, ya de por sí reducidos.

En este comercio interior se ha detectado un escalonamiento entre productor y consumidor doble de la media nacional.

VI-2.2. Comercio exterior.

PRIMERA.

El examen del comercio exterior canario, atendiendo a su clasificación por grupos de productos y diferenciando el efectuado con el resto de España y del extranjero, pone de relieve muchas de las características de la actual economía canaria:

- Su enorme dependencia del comercio de productos alimentarios (tanto en exportación, 59 por 100, como en importación, 23 por 100).
- Su escasa industrialización y diversificación económica.
- El grado creciente de penetración de los productos peninsulares, particularmente en los bienes de consumo e intermedios.
- La débil posición exportadora de bienes industriales (5,5 por 100 del total), que, en todo caso, encuentran sus mercados más importantes en el continente africano (80,2 por 100).

VI-3. ENERGIA.

PRIMERA.

Tal como se ha indicado, en Canarias, en su mercado interior —es decir, incluyendo el suministro a barcos y aviones extranjeros—, se consumen unos 3.800.000 TEC. (toneladas equivalentes al carbón) de energía primaria, actualmente sólo en forma de productos petrolíferos, lo que supone un 3,8 por 100 aproximadamente del consumo total español de energía primaria. Si excluimos los suministros a barcos y aviones, la demanda interior se reduce a 1.200.000 toneladas de productos de petróleo (aproximadamente 1.750.000 TEC.), que equivalen a 1,44 TEC. por habitante, cifra que es inferior a la mitad del promedio del consumo nacional por habitante, estimado en 2,85 TEC. Canarias es, pues, muy poco consumidora de energía.

SEGUNDA.

La estructura del consumo es muy distinta de la estructura media nacional, pues en usos industriales se consume muy poco (18 por 100) y en transporte mucho (52 por 100), a la inversa del promedio nacional, donde la industria consume el 53 por 100 y los transportes el 27 por 100.

TERCERA.

Las energías alternativas deberán ser potenciadas. No cabe esperar, sin embargo, más que aportaciones insignificantes de estas formas de energía a la demanda energética canaria. No debe preverse más allá de 1 a 2 por 100 para 1990, y aun así, eso supondrá grandes esfuerzos y apoyos gubernamentales para experimentar y desarrollar la energía primaria por nuevas energías, ha de pensarse hasta más allá del año 2000.

CUARTA.

Al hablar de energía en Canarias es preciso hablar también de agua potabilizada, imprescindible en las tres islas orientales y gran consumidoras de energía. Debe racionalizarse su fabricación, empleando los procedimientos energéticamente más económicos, lo que no ocurre en los actuales momentos. A la vez debe plantearse un aprovechamiento integral de los calores residuales de las centrales térmicas para potabilizar agua con ellos, mejorando a la vez el rendimiento global del proceso. Todo ello debe hacerse como resultado de estudios globales provinciales y no de acciones aisladas de municipios.

QUINTA.

Finalmente, debe resaltarse que el sector transporte, consumidor de más de la mitad de la energía primaria de Canarias, deberá seguir siendo apoyado y subvencionado, tal como se ha planteado como consecuencia de diversos estudios sobre problemática económica canaria. Esas ayudas y subvenciones deben estudiarse y definirse como resultado de estudios económicos regionales profundos. Pero deben considerarse como imprescindibles, como manera de salvar las evidentes desventajas de la distancia y del fraccionamiento en siete pequeños mercados.

VI-4. EPILOGO.

A modo de mensajes, se deja en el aire una serie de interrogantes genéricos que, de alguna forma, condicionan las iniciativas futuras:

— ¿Cómo se piensa impulsar la necesaria industria del ocio?

- ¿Qué tratamiento tendrá la estructura, la gestión y la conflictividad de los puertos, antesala de nuestro devenir económico?
- ¿Cuál será la definición concreta del valor estratégico militar de las islas y la incidencia de este valioso extremo en la economía de las mismas?
- ¿Qué política deberá definirse en orden a una ordenación del territorio y de las actividades que en él se desarrollan tendente a una desconcentración de la población?
- ¿No es de urgente necesidad la definición de una política educativa en la línea que la actividad económica y social demanda?

VII. BIBLIOGRAFIA.

Economía canaria 76.—CIES.

Islas Canarias y Mercado Común.—Servicio de Publicaciones de la Junta de Canarias.

Renta nacional de España y su distribución provincial, 1977.—Banco de Bilbao.

Informes del proyecto MAC. 21.

Datos de elaboración propia y trabajos sobre los índices de vida y el sector exterior en el Archipiélago: La energía solar a baja temperatura (aspectos económicos), etc.

SEMINARIO CIVICO MILITAR DE CANARIAS

C I C L O I I

3.^a PONENCIA

Tema: COSTES DE INSULARIDAD. SECTOR SERVICIOS

COMPOSICION DE LA PONENCIA

● **Presidente civil:**

D. Rafael Clavijo García, Abogado, Director General de la Caja General de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife.

● **Presidente militar:**

D. José González del Yerro Villota, Coronel de Infantería, DEM., Director del Complejo Escolar «La Cuesta» (Tenerife).

● **Secretario:**

D. Alfredo Ezquerro Solana, Capitán de Infantería, DEM., del Estado Mayor de CAPGECAN.

● **Vocales civiles:**

D. Juan A. Núñez Rodríguez, Economista, Director del Instituto Tinerfeño de Expansión Económica.

D. Ernesto Díaz-Llanos la Roche, Consejero del Cabildo de Tenerife y de la Junta de Canarias (Tenerife).

D. Quintín Padrón Delgado, Director de la Caja General de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife.

D. Cristóbal Ravelo Socas, Jefe del Area de Estudios de la Caja General de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife.

D. José Rodríguez Ferrer, Intendente Mercantil, Profesor de la Escuela de Comercio.

D. José Sabaté Forns, Presidente del CIT. (Tenerife).

D. Ricardo Acirón Royo, Director del diario *Jornada*.

D. Fernando Martínez González, Director de Radio Nacional de España.

● Vocales militares:

- D. Bernabé Rodríguez-Pastrana y Ortiz Repiso, Coronel Auditor de la Auditoría de Guerra de CAPGECAN.
- D. Pedro Burgos Lozano, Teniente Coronel de Intendencia, de la Jefatura de Almacenes y Pagaduría de Intendencia (Tenerife).
- D. José Naya Sarvisé, Comandante de Infantería, DEM., del Estado Mayor de CAPGECAN.
- D. Rafael Azcona García, Comandante Interventor, de los Servicios de Intervención de Tenerife.
- D. José Bríngas Arroyo, Comandante Ingeniero Aeronáutico del Mando Aéreo de Canarias.

INDICE

	<u>Páginas</u>
SECTOR FINANCIERO	115
I. Introducción	117
II. Costes directos o primarios	118
III. Costes inducidos	119
IV. Otros factores de costes	122
V. Conclusiones	122
SECTOR TURISMO	125
I. Introducción	127
II. Factores determinantes de posibles costes	128
III. Valoración aproximada de resultados	154
IV. Conclusiones	168
SECTOR MEDIOS DE COMUNICACION SOCIAL	171
I. Telefonía	173
II. Televisión	178
III. Correos y Telégrafos	179
IV. Prensa	182

COSTES DE LA INSULARIDAD

SECTOR FINANCIERO

I. INTRODUCCION.

II. COSTES DIRECTOS O PRIMARIOS.

III. COSTES INDUCIDOS:

A) Por la existencia de factores determinantes de costos.

B) Por la carencia de factores determinantes:

1. Costes regionales de la inaplicación de la inversión.

2. Ausencia de efecto multiplicado por inaplicación de recursos en la región.

IV. OTROS FACTORES DE COSTES.

V. CONCLUSIONES.

I. INTRODUCCION.

En el presente trabajo —aportación breve, por varias y evidentes razones, al total de la 3.^a Ponencia de este Seminario—, entendemos el concepto de *coste* no sólo en su sentido directo y original de precio o valor incorporado al producto, en este caso un servicio y unos medios monetario-financieros, sino también en el amplio sentido con que este Seminario está acometiendo el estudio del hecho de la insularidad, es decir, el coste como cuantificación y/o cualificación del “sacrificio efectuado por la colectividad, por el Estado, por la sociedad, etc., como consecuencia de la insularidad”.

En todo caso parece necesario introducir diversos componentes de aquel concepto de *costes*: *directos*, es decir, consecuencia pura y simple del hecho insular o archipiélago y su condición geográfica y poblacional en relación, además, con el concepto distancia interinsular por una parte, y de otra, los *costos inducidos* como consecuencia del tipo de desarrollo socioeconómico, de las estructuras económicas, del sistema fiscal, etc.; es decir, del conjunto de factores no geográficos ni ambientales, pero tan reales y actuantes como aquéllos. En ambos casos, no hemos de perder de vista el hecho de que el concepto *coste de insularidad* es un concepto *relativo*, es decir, que habrá siempre de analizarse por comparación con los valores patrones que previamente se fijan: medias nacionales, medias regionales, medias ponderadas por población y/o otros factores, etc.

La Ponencia quiere también hacer constar que no resulta tan evidente el concepto de *coste insular* en este subsector —el dinero y el de los medios de pago— como lo resulta, por ejemplo, en los que el factor distancia o los factores geográficos son más determinantes del coste de la incidencia de la distancia y de la anulación de la misma por la vía del mayor precio pagado. Nos encontramos, pues, ante un sector en el que los factores más determinantes son de otra naturaleza, precisamente de los de más compleja casualidad, que aquí hemos denominado *costes inducidos*.

II. COSTES DIRECTOS O PRIMARIOS.

La orografía de las islas, asociada a la insularidad, es decir, a la interdistancia entre los núcleos de población, se presta a una gran dispersión de los núcleos habitados; así, los municipios más importantes tienen barrios de cierta entidad poblacional, pero muy separados y, a su vez, disperso el hábitat, lo que provoca una más difícil comunicación e intercomunicación personal. La atención satisfactoria mínimamente en la prestación de servicios financieros y/o bancarios con esta infraestructura del hábitat, sólo puede lograrse vía la apertura de mayor número de oficinas de las entidades de crédito abiertas en cada pequeño núcleo, y ello es evidente que incide en un mayor coste infraestructural y estructural de los medios financieros recogidos por el sistema.

Así, si comparamos diversos índices, observamos:

- 1.º A nivel nacional, el número de oficinas de entidades de crédito por kilómetro de superficie media es de una por cada 29 km²; sin embargo, a nivel de región canaria, este índice es de 15 km² por oficina, o sea, que es mayor el coste de infraestructura para dar el mismo servicio por unidad de superficie: para cubrir las necesidades de 29 km² (valor de la media) en Canarias se precisan casi dos oficinas, en lugar de una, lo que incide en un mayor coste de medios físicos y personales.
- 2.º Como consecuencia de factores, quizá *inducidos* (que provocan una menor renta *per cápita*), y quizá consecuencia, en parte, de la condición climática, favorecedores de estilos consumistas, pero desde luego, de carácter poblacional, el índice medio de depósitos totales de Banca y Caja de Ahorro por habitante, es en Canarias del orden del 55 por 100 del valor medio nacional (165.300 pesetas. *versus* 298.800), lo que introduce un factor directo de menor rendimiento y, por tanto, de mayor coste en la obtención de los recursos financieros en Canarias.
- 3.º Los depósitos por oficina son también más bajos en Canarias que en el conjunto nacional (528,1 millones frente a 662,5), datos que, debidamente integrados con otros índices (véase cuadro núm. 2), nos arrojan las siguientes conclusiones, basadas en la realidad geográfico-poblacional):
 - Elaborando un índice sencillo de eficacia, los valores nacionales son de 8,84 frente a 2,48 a nivel regional. Este índice es el coeficiente de los recursos por oficina entre la densidad de población, y, como vemos, representa el 28 por 100 del total nacional.
 - Si elaboramos un índice más complejo (véase cuadro núm. 2) en

el que tratemos de evaluar la eficacia por habitante y oficina, la relación es aún más pobre en el caso de Canarias, es decir, frente a un índice nacional de 4, es de 0,76 para Canarias (19 por 100 del valor nacional).

Todo esto nos lleva a la conclusión de que, efectivamente, la geografía insular está provocando un encarecimiento de los costos de los medios financieros, al considerarlos en términos relativos con los valores medios nacionales. No queremos decir que sea la región canaria la única que presente estas características; nos limitamos a señalar el hecho.

III. COSTES INDUCIDOS.

En una primera aproximación al concepto, podríamos clasificar esta clase de costes por razón de:

- A) La existencia de factores determinantes de coste; y/o
- B) La carencia de factores determinantes (la carencia no siempre supone coste; sólo cuando existe demanda no atendida).

A) POR LA EXISTENCIA DE FACTORES DETERMINANTES.

En la Ponencia sobre el régimen económico canario que se presentaba a este SEMINARIO CÍVICO MILITAR en su anterior Ciclo, se decía:

«El crédito tiene un alto factor expansivo del crecimiento de los recursos disponibles por un sistema. Efectivamente, el crédito concedido por una entidad bancaria puede ser convertido en pasivo del resto de las entidades del sistema, disminuído en la parte de metálico en poder del público y de la propia liquidez que el sistema tenga establecida.

En un sistema cerrado, este proceso se verifica de manera continua, y sólo tiene aquellas limitaciones de liquidez y retenciones del público.

Cuando el sistema es abierto, es decir, tiene puntos de fuga —como es el caso de las regiones subdesarrolladas—, bien por su alta dependencia en pagos al exterior, bien por su aplicación de los recursos por el sistema fuera de la región, o bien por ambas causas, el proceso queda fuertemente limitado.

De ahí que sea necesario introducir en nuestra propia región procesos que eliminen esas otras limitaciones adicionales. Si los recursos generadores en la región disminuyeran por una parte su volumen de pagos al exterior (cosa sólo posible por un mayor grado de auto-

sostenimiento) y, por otra, se aplicaran más intensamente en la propia región (anulando las disposiciones o vías que lo favorecen o imponen), el grado de desarrollo económico se vería fuertemente incentivado, al disponerse en mayor grado de unos recursos que resistan en el sistema y estableciéndose un circuito mucho más cerrado que en la actualidad, que se apoyaría mutuamente, es decir, en sí mismo.

Es indudable que no estamos sosteniendo una tesis de absoluta autarquía; pero sí un mayor grado de autodependencia, que permita precisamente aportar, si no más, al menos tantos recursos procedentes del exterior de la región como de ésta salen. Con las condiciones actuales, creemos que se produce continuamente una descapitalización de la región, transfiriéndose de hecho más recursos reales hacia el exterior que los que quedan embalsados o aplicados.»

Resulta difícil evaluar cuál sea el costo que experimentan los medios financieros en Canarias como consecuencia de la existencia de aquellos factores, que están transfiriendo continuamente recursos al exterior; lo que sí es cierto es que la carencia relativa de recursos que supone el 4,1 por 100 de la población nacional, sólo sea capaz de mantener en la población canaria el 2,23 por 100 de los recursos financieros globales del sistema, lo que provoca un mayor costo por muy pura ley de oferta-demanda de los medios financieros.

Este mayor costo origina una menor demanda de aplicación en la propia región, que, por su carencia de estructuras productivas con suficiente rentabilidad, no puede colocarlos; existe, por tanto, tendencia a la colocación en general por el sistema en el exterior, cerrándose así, a través del subsector financiero, la mayor dependencia con el exterior y originándose adicionalmente costos de inaplicación.

Los medios financieros, pues, no están en Canarias originando el efecto multiplicador que debieran producir, lo que, finalmente, se traduce en un coste global para toda la vida económica. Estamos, pues, ante la serpiente del subdesarrollo que se muerde su propia cola.

B) COSTES POR LA CARENCIA DE FACTORES DETERMINANTES.

1. *Costes regionales por la inaplicación de la inversión computable.*

Recordemos que llamamos *inversión computable* a aquella parte de la inversión de las entidades crediticias que implica una aplicación obligatoria de un porcentaje determinado del dinero que, naturalmente, de una forma o de otra, es recogido (saldos de depósitos), a unos plazos en general largos, en unas clases específicas (fondos públicos, valores de renta fija, préstamos

especiales, etc.) y a unas rentabilidades limitadas, relativamente bajas, y, por tanto, constituyéndose en masa privilegiada de financiación.

En el caso de las Cajas de Ahorro, si bien en tiempo pasado una parte importante de la inversión computable, parte del tramo de valores, no se aplicaba efectivamente en la región, desde hace algunos años cabe pensar en que existe regionalización casi absoluta de esta inversión computable. En efecto, la inversión en cédulas del Estado, en obligaciones del INI. y en obligaciones de Telefónica y Fondos Públicos, entiende esta Ponencia que es inversión regional, por tanto en cuanto que un somero examen muestra que tales cifras son muy inferiores, respectivamente, a las inversiones del Estado, del INI., de la CTNE., etc.

De existir, pues, no aplicación de inversión computable en la región, cabría estimar que, dado el grado de desequilibrio en la relación créditos/depositos del resto de las entidades actuantes, la inversión computable sólo se realizaría a nivel regional en un 50 por 100 de su valor teórico. Hemos determinado que si el pasivo computable a 31 de diciembre de 1980 del total del sistema fuese en la región de 253.000 millones de pesetas (en números aproximados), la inaplicación de la inversión computable, teniendo en cuenta o midiéndola por los porcentajes que ahora mismo tienen fijados las distintas entidades de créditos, sería de 17.000 millones.

Puesto que en la actualidad el tipo medio de crédito libre debe estimarse hoy para el largo plazo en un 17 por 100 como mínimo, y el rendimiento de la inversión obligatoria para las entidades de crédito es de un 11 por 100, la distancia de seis puntos que existe entre un tipo y otro es el coste adicional que paga la economía canaria al tener que financiarse por la vía de crédito libre. En términos anuales, 1.100 millones de pesetas (sin pretensión de rigor en los números, sino a título indicativo).

2. *Ausencia de efecto multiplicador por la inaplicación de recursos en la región.*

La inaplicación por el sistema de una parte importante de sus recursos, bien por carencia de demanda, bien por existencia en el exterior de aplicaciones más ventajosas, o bien por otras causas, se traduce en la inexistencia o en la minoración del efecto multiplicador que el sistema es capaz de generar.

El coeficiente multiplicador del crédito es el valor por el que el crédito queda multiplicado en un sistema cerrado para convertirse en nuevos recursos financieros. Si aceptamos que la suma de liquidez (12 por 100) más la retención en poder del público (27 por 100) sea el 39 por 100, el efecto multiplicador sería del 279 por 100 aproximadamente.

La inaplicación en Canarias por el sistema de la importante cifra de 88.300 millones de pesetas ha dado lugar, pues, a que los recursos financieros existentes en la región canaria sean aproximadamente —y lo expre-

samos sin ninguna pretensión de rigor en las cifras, sino sólo a título indicativo— 219.000 millones de pesetas menos de lo que debieran ser teóricamente.

En resumen, la región está carente de 219.000 millones de pesetas más, como consecuencia de no haberse efectuado el proceso de aplicación máxima del crédito y, en general, de la inversión del sistema en el ámbito regional; esta cifra es teórica y supone al subsistema sin conexiones con el resto. Por ello, nos parece indicativo el sugerir una cifra mitad de aquella: 110.000 millones de pesetas.

IV. OTROS FACTORES DE COSTES.

Por último, a título orientativo, y sólo así por la dificultad de una evaluación de los mismos, podemos enumerar una serie de causas que determinan los costes de insularidad en este sector y que también han influido en los costes estudiados anteriormente con más amplitud.

De ellos podemos destacar, entre otros:

- Una mayor dificultad de obtener efectos multiplicadores de las inversiones en la región canaria que en el resto de la Península, por la ausencia de efectos difusores al poderse aplicar allí los recursos de posible aplicación en una zona determinada, en otras zonas limítrofes que, por su cercanía, los produzcan al menos de una forma indirecta.
- La ausencia de sociedades mercantiles regionales que emitan valores de renta fija, que determine la dirección hacia ellos da un mayor volumen de recursos.
- La carencia de emisiones de valores públicos de las entidades locales regionales, con la misma consecuencia de no poderse ocupar en ellos un volumen de recursos de la región.

V. CONCLUSIONES:

- 1.^a Los costes por carencia que originan el sistema o modelo financiero regional en el Archipiélago pueden llegar a ser muy altos de no incentivarse, en condiciones de igualdad competitiva con los peninsulares, los sectores productivos primarios y secundarios. Se hace preciso, pues, a través de una nueva normativa económico-fiscal, la potenciación de los factores que están limitando o minorando el desarrollo de aquellos sectores.
- 2.^a Disminución de los coeficientes de inversión computable para los entes financieros operantes en Canarias, transformándolos en inversiones a largo plazo, pero siempre que la materialización de estas

- inversiones se realice en Canarias para actividades directamente productivas o creadoras de puestos de trabajo.
- 3.^a Incentivarse económicamente, vía subvenciones o vía asignación de tipo de intereses especiales y mayores (1 por 100 más) que los del resto del país, las inversiones especiales de la Banca Nacional operante en Canarias, que se entiendan o apliquen en la región con criterios productivos o creadores de puestos de trabajo.
 - 4.^a Asignación de prioridades de inversión en el tramo de valores regionales, en una cierta medida, de la totalidad de los entes crediticios, al menos por la parte proporcional de los recursos captados en la región.
 - 5.^a Deben desarrollarse fuentes alternativas de financiación y de afianzamiento de la financiación, es decir:
 - a) Al menos una sociedad financiera regional, de carácter privado o mixta, que aplique sus recursos en forma racional, y no sólo movida por el lucro, a la financiación de nuevas inversiones.
 - b) Al menos una o dos sociedades de arrendamiento financiero, a ser posible con participación de capital y de recursos financieros procedentes bien del área de la Comunidad Europea, o de países con regímenes especiales concertados con las Comunidades.
 - c) Promoción y desarrollo, acunados por el sistema crediticio, de sociedades de garantía recíproca, adecuadamente selectas por ramas o sectores. Las asociaciones empresariales de región están ya incentivadas especialmente para este aspecto tan importante de la financiación.
 - 6.^a La capacidad de endeudamiento, aun bajo las actuales limitaciones, de las Corporaciones locales (Cabildos y Ayuntamientos), y la que presumimos podría tener el ente pre o autonómico, es lo suficientemente alta como para recomendar que, bien bajo la forma de deuda pública de Canarias, o bien por la conformación de colectivos locales insulares y municipales, o bien, simplemente, por los grandes municipios, se hagan emisiones de fondos públicos, que permitan:
 - a) La financiación de los entes públicos locales y el pertinente desarrollo de la infraestructura regional.
 - b) Desde el punto de vista de esta Ponencia, la obtención de recursos, es decir, la recirculación de recursos que, de otra forma, se trasladarían al exterior de la región.

Estas emisiones deberán contar, dado el poco desarrollo de la región, con apoyos de garantía y económicos por parte de entes políticos superiores.

- 7.^a Condiciones especiales y motivadoras para apoyar la exportación de productos expendidos desde Canarias o fabricados en ella; como, por ejemplo, incremento del módulo actualmente establecido por tipos de productos para la financiación de capital circulante de empresas exportadoras, incremento del porcentaje de inversión computable para todas las entidades crediticias establecidas en la región con mayor flexibilidad en el tipo de interés y regionalización de este coeficiente, etc.

CUADRO NÚM. 1

NUMERO DE OFICINAS CAPTADORAS DE MEDIOS FINANCIEROS
POR KILOMETRO CUADRADO DE SUPERFICIE TERRITORIO

MEDIA NACIONAL:

- Una Oficina por cada 29 kilómetros cuadrados,
ó 3,45 " " " 100 " "

REGION CANARIA:

- Una Oficina por cada 15,2 kilómetros cuadrados,
ó 6,58 " " " 100 " "

(Datos referidos a 1979.)

CUADRO NÚM. 2

	NACIONAL	REGION	
A) Dep./Hab. . . .	299.960 ptas.	161.290 ptas.	(Datos a noviembre 1980)
B) Hab./Oficina .	2.209	3.235	(Datos a finales de 1979)
C) Km ² /Oficina .	29,45	15,18	(Datos a finales de 1979)
D) Dep./Oficina .	662,50 (M/Of.)	528,10 (M/Of.)	(Datos a finales de 1979)
E) Densidad de población . . .	74,98	213,11	(Estimada a 1980)

Indice compuesto de eficacia ...	AC	4,00	0,76
	B		

Indice simple de eficacia ...	D	8,84	2,48
	E		

COSTES DE LA INSULARIDAD

SECTOR TURISMO

- I. INTRODUCCION.**
- II. FACTORES DETERMINANTES DE POSIBLES COSTES.**
- III. VALORACION APROXIMADA DE RESULTADOS.**
- IV. CONCLUSIONES.**

I. INTRODUCCION.

No constituye tarea fácil ni sencilla el intentar cuantificar el "coste de la insularidad" en el sector servicios, y muy concretamente en el subsector turismo.

Para ello se hace preciso establecer elementos de relación que permitan, en cualquier caso, buscar una situación "diferencial" que, en definitiva, facilite el determinar o justificar el propio concepto de "coste insular".

Parece claro que, en términos generales, la insularidad canaria determina un "hecho" singular, especial y, por tanto, distinto del resto del territorio nacional, o, dicho de otra forma, al tratarse de un "coste diferencial" es necesario plantearlo comparativamente a otro territorio, y, en este caso, en nuestra opinión respecto al turismo, procedería hacerlo en relación a la Península, pero nunca con respecto a otro territorio, por muy habitual que sea el gráfico con él.

Emitida esta premisa, y debidamente entroncada la "situación diferencial", es decir, un conjunto de circunstancias distintas a las que se producen en el resto de las zonas turísticas nacionales, es posible producir o introducir algún elemento "mensurable" y, por tanto, "cuantificable".

Somos, no obstante, conscientes, y así lo declaramos expresamente, que no parece factible, al menos al nivel que nos movemos en esta parte de la Ponencia, determinar los resultados más o menos matemáticos, ni siquiera llegar a fijar con mayor o menor acierto las clases de elementos diferenciales del coste de la insularidad en el turismo. Nuestra pretensión es mucho menos ambiciosa y, por supuesto, a fuer de sinceridad, más realista. No pretendemos sino buscar una "aproximación" a lo que podría constituir un coste diferencial insular, sin perjuicio de que, a un nivel más científico y con más adecuados medios, puedan determinarse, y especialmente cuantificarse, magnitudes macro y microeconómicas que nos den una adecuada respuesta a este ambicioso objetivo que, en subconjunto, pretende esta Ponencia. Aun así, con tales limitaciones y peculiaridades, creemos que el trabajo puede ser de utilidad como iniciación a algo tan importante y útil como es el poder

determinar aspectos relevantes de la economía insular, que —por su validez y oportunidad— permitan, a quien corresponda, la toma de decisiones trascendentales para potenciar el desarrollo, la convivencia y el bienestar en estas islas.

En conclusión, quisiéramos señalar que el desenvolvimiento de este trabajo sólo aspira a formalizar una mera *enunciación* de aquellos factores que —a nuestro juicio— podrían ser determinantes o no de “coste insular diferencial”, sin que, por supuesto, pensemos que hemos agotado el repertorio. Asimismo, y dentro de los factores que específicamente se señalan, algunos podrán ser objeto de “cuantificación” (realmente pocos), mientras que otros meramente —repetimos— se enuncian para, con un más exigente análisis y específica disposición de mejores y mayores medios materiales, puedan en el futuro intentar cuantificarse.

Finalmente, y en esta *introducción*, digamos que, en nuestra opinión, no debe destacarse el hecho de que en aquellas valoraciones de costes diferenciales que se obtengan, y aun en aquellas otras en que no pueda obtenerse valoración alguna, parece claro que la peculiaridad geográfica, política, económica e incluso administrativa de las islas puede, en ocasiones, determinar elementos correctores que de alguna manera permitan “aminorar” y aun “compensar” alguno de los costos de insularidad reales o presuntamente existentes.

II. MENCION DE ALGUNOS FACTORES DETERMINANTES DE POSIBLES COSTES DE INSULARIDAD EN EL TURISMO.

En un intento de aproximación al planteamiento del problema, quizá, pueda ser válida una cierta clasificación de dichos “factores” a fines puramente metodológicos, y por ello nos permitimos proponer la siguiente:

1. *Factores primarios o naturales:*
 - 1.1. Escasa superficie del territorio.
 - 1.2. Topografía accidentada.
 - 1.3. Disgregación.
 - 1.4. Clima.
 - 1.5. Distancia de los centros de relación.
 - 1.6. Exotismo (paisaje).
 - 1.7. Carencia de recursos naturales.
2. *Factores secundarios:*
 - 2.1. Población.
 - 2.2. Grado de desarrollo económico.
 - 2.3. Grado de desarrollo cultural.

3. Factores terciarios:

- 3.1. Infraestructura física artificial.
- 3.2. Infraestructura legislativa (económico-fiscal).
- 3.3. Estructura de la demanda turística.
- 3.4. Estructura de la oferta turística.

1. FACTORES PRIMARIOS O NATURALES.

1.1. Escasa superficie del territorio.

La superficie total del Archipiélago es reducida, de tal modo que alcanza tan sólo los 7.445 km², que se reparten entre ambas provincias: 3.446 km², la de Santa Cruz de Tenerife, y 4.099, la de Las Palmas. La distribución insular es muy poco homogénea, correspondiendo a cada isla la superficie siguiente:

Provincia de Santa Cruz de Tenerife:

— Tenerife	2.058 km ²
— La Palma	730 "
— La Gomera	380 "
— El Hierro	278 "

Provincia de Las Palmas:

— Gran Canaria	1.532 km ²
— Lanzarote	796 "
— Fuerteventura	1.725 "
— Islotes	46 "

Estas dimensiones suponen que las Islas Canarias representan el 1,49 por 100 de la superficie total española, correspondiendo el 0,81 por 100 a Las Palmas y el 0,68 a Santa Cruz de Tenerife.

Consecuentemente a la limitación del territorio, la demanda del suelo para usos alternativos —agrícola, industrial, residencial, turístico, etc.— es muy grande y coincidente sobre una misma superficie, lo que genera fuertes tensiones especulativas que fuerzan al alza el precio del suelo, convirtiéndose éste en un elemento de coste importante. Ello se traduce, y se ha traducido, en una edificación intensiva en la que se pretende aprovechar al máximo el metro cuadrado, con lo que los centros turísticos se convierten en grandes concentraciones de edificios de alojamiento, en detrimento de espacios abiertos, zonas verdes, instalaciones deportivas, etc.

Es evidente que esta situación se hubiera paliado, en gran modo, con una adecuada planificación, que ha brillado por su ausencia; pero no es menos cierto que la propia escasez del suelo genera tensiones sobre el suelo edificable, que serán aún mayores una vez planificado su uso.

1.2. Topografía accidentada.

La orografía de las islas es diferente en ambas provincias, de tal modo que la provincia occidental, y en ésta, especialmente Tenerife, La Palma y La Gomera, son muy abruptas, de elevadas y rápidas pendientes, donde se alcanzan grandes alturas, entre las que destaca el Pico del Teide, con 3.710 metros, en Tenerife; el Roque de los Muchachos, con 2.423 metros, en La Palma, y el Garajonay, con 1.375 metros, en La Gomera.

El Hierro es prácticamente una meseta, con una llanura situada a unos 1.000 metros de altura.

Gran Canaria tiene forma cónica, con su punto culminante en el Pico de las Nieves, con 1.965 metros de altura; mientras que Lanzarote y Fuerteventura son las menos escarpadas de las siete, predominando las llanuras y con alturas máximas en las Peñas del Chache, con 670 metros, en Lanzarote, y la Montaña de Betancuria, con 725 metros, en Fuerteventura.

Estas características orográficas hacen que, especialmente en las islas escarpadas, la proporción de territorio útil sea muy baja, lo que, unido a su reducida dimensión, supone que se disponga de muy escaso territorio para el desarrollo de la población y de las actividades económicas.

Por otro lado, la especial topografía insular supone que zonas con teóricas posibilidades turísticas sean inaccesibles o exijan grandes obras de ingeniería para ponerlas en explotación, con unos altísimos costos adicionales. Asimismo, las condiciones poco propicias de las costas, especialmente en las islas occidentales, ha supuesto que, dada la exclusiva vocación de turismo de mar que tienen las islas, haya promovido grandes obras de construcción de instalaciones marítimas —playas artificiales y piscinas de costas— de elevado costo y difícil ejecución.

Esta situación se agrava en las *islas menores*, que han sufrido un proceso de desertización paulatino, consecuente precisamente de la dificultad de desarrollar economías derivadas y de escala de una isla a otra, que se ha traducido en una falta de actividades económicas en dichas islas y, consecuentemente, en una emigración progresiva desde las mismas hacia las capitalinas.

1.3. Disgregación.

A todas estas características debe unirse la propia condición de *archipiélago*, fragmentado en siete islas, lo que genera lo que conceptualmente se ha llamado *doble insularidad*, es decir, no sólo que Canarias tenga la condición insular, con todo lo que ello conlleva de aislamiento, dificultades de acceso, distancias, etc., sino que, además, el territorio está dividido, a su vez, en islas, lo que supone que estos condicionantes se multiplican con la discontinuidad territorial (que impide o dificulta el contacto), las relaciones,

la creación de economías de escala de una isla a otra, etc., agravando esa condición de *isla*.

1.4. Clima.

La situación geográfica canaria, muy próxima a las zonas desérticas africanas, obligaría a la existencia en las islas de temperaturas extremas y sequías pertinaces. No obstante, la corriente del Golfo, los vientos alisios y el elevado relieve insular, contribuyen, por el contrario, a modificar las condiciones climáticas del Archipiélago, generando un clima templado de tipo marítimo, con escasas oscilaciones pluviométricas y termométricas, observándose, además, dentro de las islas distintos microclimas que vienen condicionados por las vertientes Norte o Sur y por la altimetría, siendo más secas y soleadas las zonas al Sur que las del Norte y más húmedas con la altura.

Este hecho cobra una especial relevancia en el tema que nos ocupa, pues viene a proporcionar uno de los más importantes recursos turísticos, si no el más importante, con que cuentan las Islas Canarias, ya que podemos considerar que, como elemento integrante de los recursos turísticos de una zona, el clima es uno de los que más condiciona y modifica todos los demás.

Desde el punto de vista del aprovechamiento turístico, de poco le vale a una zona contar, por ejemplo, con magníficas playas si la temperatura del agua o del aire es baja, o si las lluvias son frecuentes. Por el contrario, en un clima templado, agradable, la inexistencia de playas puede ser subsanada con instalaciones artificiales, como el caso de todos conocido del Puerto de la Cruz o Las Teresitas, en Santa Cruz de Tenerife.

El *clima* se ve influido por una serie de factores, ya sean de carácter general o local, que lo afectan y conforman. Entre los primeros, cabe destacar la dirección y humedad relativa de los vientos y la latitud geográfica; de los segundos podría citarse la orientación y altitud topográfica, la geología y la distancia al mar.

El Archipiélago canario —como se ha dicho— se encuentra situado en la región de los alisios del NE., los cuales soplan con una frecuencia superior al 50 por 100 en los meses invernales, mientras que en el verano lo hacen con una frecuencia comprendida entre el 90 y el 95 por 100. Esto produce un tiempo de características bien determinadas, con un aire nítido y fresco, cielos más o menos cubiertos a barlovento del alisio y cielos despejados en los lugares situados a sotavento.

Por otro lado, las islas se encuentran bañadas por las aguas de una corriente fría, conocida por *corriente de Canarias*, que provoca que la temperatura del agua del mar sea inferior a la que le correspondería por su latitud. La temperatura del agua que rodea las islas es de 15 a 17° C en invierno y de 18 a 20° C en verano. Combinando esto con los alisios que soplan sobre

esa masa de agua fría, origina que éstos conserven (o incluso disminuyan un poco) la temperatura que tenían en su lugar de origen: las Azóres, la latitud notablemente más alta. Como resultado, tenemos la suavidad de temperatura en todas las épocas del año, con imperceptibles variaciones entre ellas.

No obstante, ocasionalmente, se producen vientos del SE., que soplan desde Africa y llegan a Canarias. Estos vientos, muy cálidos, llevan en suspensión partículas de polvo sahariano, produciendo mala visibilidad y ambiente desagradable. Afortunadamente, la frecuencia de estos vientos es muy pequeña, llegando a alcanzar apenas un 5 por 100 de días al año.

En conclusión, debido a la situación subtropical del Archipiélago, a la influencia de los alisios, su grado de humedad y agradable temperatura media, así como su gran extensión de costas barridas por la corriente de agua fría en Canarias, el Archipiélago cuenta con una climatología excepcional para el disfrute turístico. La persistencia de este clima a lo largo de todo el año es una de las bazas más importantes, si no la más importante, con que cuenta Canarias de cara a la actividad turística, ya que le permite, a diferencia de otras zonas receptoras competidoras del Archipiélago, prolongar la temperatura turística durante todo el año, eliminando de esta forma el factor de estacionalidad, lo que supone una mejor distribución de los costos de estructura de las empresas del sector, así como una estacionalidad mucho mayor desde el punto de vista laboral.

1.5. Distancia de los centros de relación.

La afluencia turística en el litoral se produce después de la Segunda Guerra Mundial. Con anterioridad, pocas eran las personas cuyo régimen vacacional y cuyos ingresos les permitieran ir a otros países con fines de ocio; por otra parte, en esta actividad predominaban, en buena medida, intereses diferenciales a los actuales (culturales, de salud o descanso). Es la época de las estaciones balnearias, o de centros turísticos de carácter limitado, con hoteles de elevada categoría y, sobre todo, con villas y chalés privados. Ni que decir tiene que el nivel económico de este turismo era alto.

En la etapa posterior, es decir, los tres primeros lustros siguientes a la Segunda Guerra Mundial, de 1945 a 1960, aproximadamente, varios factores influyen para que el volumen turístico continúe siendo restringido; la rentabilidad política y económica de los países subdesarrollados del área mediterránea es un elemento inhibitor de los desplazamientos en esta dirección. Por otra parte, la posguerra impone a los países de Europa occidental una labor de reconstrucción que limita los rápidos incrementos del nivel de vida; prácticamente, hasta bien avanzada la década de los 50, los niveles de renta en dichos países no permitirán frecuentes desplazamientos al extranjero por motivos vacacionales.

A todo ello hay que añadir dos factores de suma importancia, que en Canarias influirían negativamente de cara a la potenciación de su desarrollo como centro receptor de turismo; nos referimos a los transportes, que son caros y su perfeccionamiento técnico es bastante moderado, y al hecho de que las vacaciones pagadas tienen una duración muy corta y están centradas en el período estival.

Así, pues, el turismo, lógicamente, seguiría teniendo características similares al período precedente. Será un turismo minoritario, de relativamente alto nivel económico y centrado en núcleos ubicados cerca de los centros emisores. Concretamente, en el País Vasco, sur de Inglaterra, costa belga y costa francesa del Mediterráneo. Comienza en estos momentos una explotación más intensa de la Costa Azul y de la Ribiera italiana, empezando a predominar factores climáticos y de baños, que son, naturalmente, de mar. Este turismo alcanza ya a la Costa Brava y a las Baleares, mientras Canarias se halla fuera de mercado, ya que el transporte marítimo, único desarrollado en aquel momento, hace imposible su competitividad desde los centros emisores, con lo cual el turista que se quiere venir a Canarias necesita un período muy dilatado de vacaciones en verano; no hay posibilidad de competir con los centros tradicionales.

Progresivamente, las alzas de nivel de vida y la mayor extensión de las vacaciones pagadas, permite hacer un turismo a un mayor número de personas, y la actividad turística va avanzando hacia el Sur (Costa Brava, Costa Blanca, Costa del Sol, sur de Italia), pero Canarias seguirá fuera de mercado.

Tres fenómenos característicos van a permitir a las islas entrar en el concierto de la actividad turística, venciendo ese costo añadido a la insularidad, que le ha tenido hasta el momento fuera del mercado: el desarrollo de la aviación a reacción, los vuelos de la demanda o *charters* y la aparición de los *tour-operadores*. A partir de ese momento, con el abaratamiento drástico de los transportes y su mayor rapidez, se ampliará notablemente la participación turística de los países desarrollados, comenzando una expansión turística que, en sucesivas oleadas, alcanzará gran parte de los países ribereños del Mediterráneo, llegando hasta Canarias y avanzando, aunque en forma mucho más minoritaria, hasta países tropicales y ecuatoriales, quedando definida la nueva escala de valores del turismo moderno: clima (fundamentalmente sol), playas, precios bajos, estancia de los factores diversionales sobre los de descanso, con la creación de las grandes urbes turísticas, y rejuvenecimiento del turismo.

Muchos núcleos turísticos tradicionales quedaron fuera de este esquema por no reunir, fundamentalmente, las condiciones climáticas exigidas (norte de España, sur de Inglaterra, costas belgas y francesas del Atlántico), mientras que Canarias entra de lleno, por reunir los combustibles baratos, la diferencia de distancia con los restantes centros de la competencia no in-

cide de forma tan desfavorable en el costo del paquete turístico, entrando de lleno el Archipiélago en una época de expansión del sector turístico.

Pero, con la crisis del petróleo y, concretamente, la subida continua y desmesurada de los precios de los carburantes, esta tendencia se quiebra. El costo de la distancia adicional comienza a pesar de forma decisiva, hasta el punto de que en la actualidad el transporte representa en el costo total del paquete turístico en los centros mediterráneos un 40 por 100, mientras que en Canarias supone un 60 por 100. Ello deriva en un encarecimiento de la oferta canaria, con la consiguiente pérdida de competitividad en el mercado. Por otro lado, si se quieren controlar los precios, tendrá que ser a costa de los beneficios del empresario canario o en detrimento del servicio; cualquiera de las dos soluciones será negativa para el sector.

Otro factor negativo a considerar, derivado de las distancias, viene dado por el hecho de que la dependencia del transporte aéreo en el nuevo esquema del turismo supone, casi paralelamente, una dependencia muy alta del transporte *charter*, y con él, del *tour-operator*, que actúa de intermediario. Esto supone un control elevado del sector por parte de tales intermediarios, que en ocasiones impone sus condiciones a la hora de la contratación, creando una servidumbre por parte del empresario que, si bien existe en todos los centros turísticos, al no contar Canarias prácticamente con otras posibilidades de acceso a las islas, al menos en forma masiva (tren, autocar o automóvil propio), que el vuelo *charter*, toma una mucho mayor relevancia.

Sin duda alguna, el factor distancia es, quizá, el más relevante de todos los que para el turismo determinan el "costo de insularidad".

Sin embargo, la cuantificación de este factor —en nuestra opinión— debe hacerse no desde el país mejor de turismo, sino concretamente a partir del momento en que los servicios de transporte aéreo abandonen la zona continental para adentrarse en el Atlántico; es decir, lo que, en definitiva, permite cuantificar el costo es la "diferenciación" que, en este caso por distancia física, se produce con respecto a otras zonas turísticas españolas.

Más adelante intentaremos llegar a una cierta cuantificación de este específico factor.

1.6. Exotismo (paisaje).

Otro de los grandes recursos turísticos con que cuenta Canarias es, o se ha creído que es, el *paisaje*. Parece indudable que las islas ofrecen unos paisajes de sugestiva belleza y gran variedad, que van desde las dunas de Maspalomas hasta los umbríos bosques de Laurisilva del Cedro o Las Mercedes, o desde la impresionante mezcla de vegetación y rocas de la Caldera de Taburiente a los desiertos volcánicos de Las Cañadas físicas; es el paisaje natural el que menos importancia representa desde el punto de vista de

valoración turística. Únicamente habría que sopesar su influencia si la consideración del paisaje fuera excepcionalmente baja; sin embargo, dicha consideración puede ser cambiada por la intervención del hombre, lo cual, por otra parte, ha de ser profundamente meditada y planificada antes de acometerla, pues precisamente por efecto del desarrollo turístico, las destrucciones que se han realizado en el paisaje natural son múltiples e indignantes.

En los distintos sondeos de opinión realizados en Canarias entre turistas (estudios efectuados por el Instituto Tinerfeño de Expansión Económica en 1973 y 1975, y por Marketur en 1974 y 1978), arrojan una relativa valoración del paisaje por el turista como elemento de peso a la hora de la decisión del viaje.

No obstante, es evidente que si bien el paisaje no es un elemento decisorio de la iniciativa del viaje, sí es necesario un entorno agradable y atractivo a la hora de tener una estancia acogedora, además de ser un recurso capaz de generar la movilidad interna del turista mediante excursiones.

En tal sentido, las Islas Canarias cuentan con este recurso desde ambos puntos de vista, es decir, como entorno de los núcleos turísticos y como puntos de agrado para excursiones, recurso éste que se ve potenciado por la gran variedad paisajística a la que hemos hecho referencia.

No obstante, hay que hacer mención que en muchos casos no sólo se ha sabido aprovechar este recurso a la hora de ubicar determinados centros turísticos, sino que, además, el proceso de destrucción paisajístico ha sido constante y, en algunos casos, irreversible, desembocando en la minusvaloración de la zona desde el punto de vista turístico o, incluso, en su total inutilización para este fin.

1.7. Carencia de recursos naturales.

La precariedad del Archipiélago en recursos naturales es manifiesta. A la inexistencia de materias minerales que pudieran ser utilizables en algún proceso industrial transformador, se une la importante escasez de agua (básicamente, en las islas orientales). Tan sólo algunas zonas puzolánicas no explotadas y pequeños yacimientos de piedra pómez, en explotación precaria, pueden estimarse como aspectos que marcan la excepción en esta situación tan manifiestamente precaria a que al principio aludíamos.

En su consecuencia, sin que esto comporte específicamente un "costo de insularidad" respecto al turismo, sí determina la imposibilidad de que se produzca una mayor diversificación en las fuentes que eventualmente puedan nutrir la economía del Archipiélago y, por tanto, una mayor dependencia hacia sectores de posible desarrollo.

Sin embargo, si entendemos como recurso "natural" la disponibilidad de agua —y pensamos que, sin duda, lo es en grado sumo—, entonces sí que se

produce de una manera muy directa un "costo de insularidad" hacia el turismo, en tanto en cuanto incidan en ello los siguientes factores:

- 1.º Escasez de agua potable en las islas (especialmente en las orientales).
- 2.º Posibilidad, sin embargo, de obtención de la misma mediante procedimientos de elevado costo.
- 3.º Importante índice de consumo de agua por parte de las explotaciones turísticas.
- 4.º Mejores posibilidades de disposición del líquido elemento en otras zonas turísticas del país.

Por otra parte, ha sido ampliamente denunciada la incidencia que en los precios del agua para otros sectores determina la demanda, cada vez más importante, del consumo hacia las explotaciones turísticas. Es decir, el axioma de que el "repartir la escasez es siempre caro", se produce aquí de una manera clara e inexorable. Claro está que mientras los precios pueden ser admitidos dentro del "paquete turístico", dada su importancia relativa respecto al conjunto de dicho "paquete", no siempre ocurre igual respecto a otro tipo de explotaciones, concretamente las agrarias, donde el costo de producción por efectos de la carestía del agua determina grandes imperfecciones en el mercado de oferta. De ahí, pues, que el "costo de la insularidad", al no abundar el agua en las islas, se puede perfectamente cuantificar en el sector turístico, pero ya resulta más difícil fijar la incidencia indirecta que éste, a su vez, produce en otros sectores.

2. FACTORES SECUNDARIOS.

2.1. Población.

El Archipiélago canario constituye una región densamente poblada. Según cifras de 1975, casi se alcanzaban los 1.300.000 habitantes, lo que suponía una densidad de cerca de 179 habitantes por kilómetro cuadrado.

En otra revisión efectuada en 1977 se llegaba ya a la cifra de cerca de 1.375.000, con lo que la densidad alcanzaba los 185 habitantes por kilómetro cuadrado.

La distribución por provincias era la siguiente:

	1975	1977
Santa Cruz de Tenerife	652.998	693.022
Las Palmas	630.112	681.595
<i>Total</i>	<u>1.283.110</u>	<u>1.374.617</u>

Por supuesto, la distribución es muy desigual entre las distintas islas. Tenerife y Gran Canaria alcanzan, y aun superan, los 600.000 habitantes cada una; La Palma alcanza los 65.000; Lanzarote llega a los 45.000; La Gomera y Fuerteventura superan los 20.000 cada una, y El Hierro está cerca de los 7.000.

El crecimiento demográfico canario ha sido prácticamente ininterrumpido desde 1920, triplicándose la población en el plazo de cincuenta y cinco años.

La tasa bruta de natalidad en Canarias es una de las más altas de España, alrededor del 25 por 1.000, mientras que la media nacional se mueve cerca del 19 por 1.000.

Otro factor que ha contribuido al importante crecimiento demográfico ha sido el descenso del índice de mortalidad, que a mediados de los años setenta se movía alrededor del 6 por 1.000, mientras que en 1925 era del 18 por 1.000 aproximadamente.

En estos momentos, la "esperanza de vida" del canario se mueve entre los sesenta y nueve años para los varones y los setenta y tres para las hembras.

Por supuesto que los movimientos migratorios, especialmente a Cuba, primero, y luego, a Venezuela, aminoraron algo la densidad de población. No obstante, en esta última década la emigración prácticamente se ha paralizado y, por contra, se detecta una cierta inmigración básicamente de la Península y Europa.

Lo que sí ha sido constante en el Archipiélago es un traslado importante de población rural de las islas menores a las capitales de cada provincia, en busca, fundamentalmente, de mejorar la situación socioeconómica, dada la precariedad de posibilidades en el lugar de habitual residencia. En consecuencia, las densidades en las áreas capitalinas alcanzan cifras altísimas: 35.000 habitantes por kilómetro cuadrado en Las Palmas y 15.000 en Santa Cruz de Tenerife, y en algún centro turístico, como es el Puerto de la Cruz, supere los 5.000 habitantes por kilómetro cuadrado.

Un dato muy importante y significativo de la "población canaria" lo constituye su estructura de edad. Posiblemente, en términos relativos, se trate de la población más joven de España, dado que el grupo de los que van de cero a doce años supera el 42 por 100 de la población; los comprendidos entre los veinte y los cincuenta años son casi el 47 por 100, y los más viejos de setenta y nueve años alcanzan el 11 por 100 de la población total.

2.2. Grado de desarrollo económico.

No pretendemos en este apartado hacer una exposición exhaustiva del grado de desarrollo económico del Archipiélago; entre otras razones, porque no es nuestro propósito y, además, estaría fuera de lugar desde el específico objetivo de esta Ponencia.

En definitiva, de lo que se trata es de determinar el "coste de la insularidad" en el turismo, y aunque tal cuestión, evidentemente, está inmersa en la propia situación económica de las Islas, no es menos cierto que un análisis pormenorizado del "desarrollo económico" nos llevaría a una extensión y consecuencias que, lógicamente, nos apartarían de la finalidad teórica de nuestro trabajo.

Así, pues, nos limitaremos a transcribir algunas magnitudes macroeconómicas debidamente constatadas, que, en conclusión, permitirán asimismo definir que:

- 1.º El grado de desarrollo económico del Archipiélago es marcadamente precario o insuficiente.
- 2.º Que, asimismo, nuestra situación relativa con el resto del territorio nacional es poco satisfactoria.
- 3.º Que, igualmente, existe una clara regresividad en nuestra situación económica.
- 4.º Finalmente, que nuestro desequilibrio estructural regional, refiriéndose a términos económicos, es patente.

2.3. Grado de desarrollo cultural.

Ciertamente, una de las lacras históricamente más penosas del Archipiélago canario está constituida por el alto grado de analfabetismo de su población.

Hasta los años cincuenta, el índice era pavoroso, y sólo a partir de 1960 se observa una cierta mejora, como consecuencia de algunas acciones emprendidas, tendentes a mejorar el acceso a la enseñanza primaria de los niños, así como a intentar redimir un pequeño porcentaje de adultos prácticamente analfabetos.

Sin embargo, todavía a mediados de los años setenta, un 10 por 100 de la población que tenía más de diez años y menos de catorce eran aún analfabetos totales. Igualmente existía, en edades comprendidas entre los catorce y dieciséis años, una situación de "primaria incompleta", cuestión ésta, por supuesto, más generalizada en edades superiores.

Un 50 por 100 de mujeres de más setenta y cinco años casi seguían siendo analfabetas completas.

Justo es reconocer, sin embargo, que en estos últimos años se han hecho ciertos esfuerzos tendentes a mejorar el grado de desarrollo cultural de los habitantes del Archipiélago, los cuales se han proyectado básicamente en un importante crecimiento de plazas de preescolar y enseñanza primaria, así como también en la enseñanza profesional, en donde se detectan grandes insuficiencias, muy particularmente respecto al sector servicios.

Por otra parte, a nivel de enseñanza técnica y universitaria, se han dado algunos avances, aunque, desafortunadamente, con una precariedad de medios y de financiación que resulta, ciertamente, muy poco justificable.

En otro orden de manifestaciones culturales, arte, música, teatro, etc., las islas son fuertemente deficitarias, y la lejanía de los principales focos de cultura nacional no ha sido debidamente contrarrestada con unas acciones eficaces de tipo institucional, con lo que nos seguimos moviendo en Canarias a niveles un tanto subdesarrollados.

3. FACTORES TERCIARIOS.

3.1. Infraestructura física artificial.

Resulta evidente la importancia de este “factor” como determinante del “costo de insularidad”.

Quizá, para expresarlo de una manera más apropiada, cabría decir que las circunstancias de la misma “insularidad” determinan, inexorablemente, unas infraestructuras físicas artificiales, no sólo más costosas, en razón a la misma topografía del territorio, sino también más numerosas, debido a la disgregación en siete unidades diferentes.

Por supuesto que no podemos plantearnos aquí no ya unos cálculos del coste de dichas infraestructuras en el Archipiélago, sino ni siquiera un detalle pormenorizado de las mismas.

Evidentemente, estas informaciones tendrían que salir a la luz como consecuencia de un estudio monográfico altamente tecnificado, que procediera, en primer lugar, a un inventario minucioso de este tipo de infraestructuras, para analizar luego su costo, no ya sólo histórico, sino debidamente revisado mediante la aplicación de los correspondientes módulos de actualización.

Parece, pues, claro que no es en el marco de esta Ponencia donde procede abordar tan importante labor. Sí, por contra, parece oportuno el que establezcamos, muy sucintamente, las siguientes referencias en relación al tema objeto de nuestro trabajo:

- 1.^a Las “infraestructuras físicas artificiales” son absolutamente indispensables para el normal desenvolvimiento socioeconómico del Archipiélago.
- 2.^a Está claro que para su construcción se han precisado y precisan (existen aún muchas carencias) inversiones mucho más elevadas que las que, normalmente, se precisan en otras zonas del país.
- 3.^a Consiguientemente, provocan una incidencia relevante en el denominado *costo de la insularidad*.
- 4.^a En líneas generales, estas “infraestructuras” se centran básicamente en:
 - 4.1. Elementos de recepción.
 - 4.1.1. Puertos.
 - 4.1.2. Aeropuertos.
 - 4.2. Elementos viarios.
 - 4.2.1. Carreteras.
 - 4.2.2. Caminos vecinales.
 - 4.2.3. Túneles.
 - 4.2.4. Obras de defensa.

4.3. Elementos recreativos.

4.3.1. Playas artificiales.

4.3.2. Puertos deportivos.

4.3.3. Piscinas naturales.

4.3.4. Teleféricos.

3.2. Infraestructura legislativa (económico-fiscal).

Marginando algunas excepciones fiscales respecto al régimen en vigor de la Península, nacidas ya prácticamente en el momento de la incorporación de Canarias a la Corona de Castilla (siglo xv), para hablar con propiedad de la especialidad canaria es suficiente remontarnos al Real Decreto de 11 de julio de 1852, de declaración de Puertos Francos, que, a su vez, fué modificado y ampliado por la Ley de 22 de junio de 1870 y, posteriormente, confirmado y ratificado por la Ley de 6 marzo de 1900; en la que, como propia exposición de motivos del Real Decreto de 1852, queda explicitada la necesidad de promulgar para el Archipiélago unas explícitas medidas especiales que le convirtieran en gran centro de contratación y atrajera capitales para desarrollar su economía.

Simplificando el esquema, se diría que la declaración de Puertos Francos comportaba fundamentalmente una libertad comercial y, en su consecuencia, la supresión para Canarias del arancel común peninsular.

Como medida política económica, independientemente de exonerar de toda clase de impuestos o derechos a las mercancías que se importen o exporten en Canarias, salvo algunas excepciones, el Archipiélago quedaba exceptuado de todos los monopolios establecidos en el futuro.

Por Real Decreto de 20 de marzo de 1900, se estructuraba el denominado *Arbitrios de Puertos Francos*.

Asimismo, por Reales Decretos de 21 y 28 de junio de 1927, se creaban y reglamentaban las Patentes de Circulación, estableciéndose las especialidades de Canarias.

Todas las demás disposiciones tributarias que se dictan hasta 1927 y que, total o parcialmente, se refieren a Canarias, configuraban, básicamente, aplicaciones específicas del Régimen de General Insular, pero siempre con unas limitaciones y precariedad que, en definitiva, poco o nada se aparta de lo que, con aspecto singular, se promulgó en 1852.

Las diferencias existentes entre el esquema fiscal canario, hacia el año 1972, con respecto al vigente en el territorio peninsular como consecuencia de la Ley de Reforma del Sistema Tributario, de 11 de junio de 1964, se centran básicamente en la inexistencia en el Archipiélago de la Renta de Aduanas y, naturalmente, de los denominados *Arbitrios Insulares*. Bien es cierto, sin embargo, que antes de la Reforma de 1964 existían criterios muy

contrapuestos sobre la aplicación en el Archipiélago del Impuesto sobre el Gasto, muy en especial para gravámenes comprendidos en el Libro núm. 1 de la antigua Contribución de Usos y Consumos. Igualmente, desde 1964 hasta 1972 se cuestionó en forma muy reiterada la legalidad de aplicación en las islas del Impuesto sobre el Lujo en su totalidad.

El Sistema General Tributario Español no tiene sensibles modificaciones respecto a las establecidas por la Ley de Reforma Tributaria desde 1964 hasta noviembre de 1977, en la que se desarrolla en nuestro país un proceso de Reforma Fiscal, cuya culminación total es de prever se produzca durante 1981.

Sin embargo, no ocurre lo mismo con el Sistema Fiscal Específico Canario, ya que, como consecuencia de la Ley 30/72, de 22 de julio, sobre el Régimen Económico Fiscal de Canarias (que entró en vigor el 1 de enero de 1973), se promovieron, a nivel tributario, concretas modificaciones recogidas entre los artículos 10 al 27, inclusive, de dicho texto legal.

Veamos sucintamente cuáles son éstas:

- 1.^a Se ratifica la extensión a cualquier derecho o gravamen arancelario sobre los específicamente contemplados en la Ley del REF.
- 2.^a También se exceptúan de derechos arancelarios los buques extranjeros que se abanderan en España y se matriculen en Canarias, dedicados al comercio de cabotaje interinsular y con menos de 900 toneladas de registro bruto, al igual que otras específicas excepciones respecto a otro tipo de buques.
- 3.^a Se exceptúan los derechos arancelarios a la entrada en la Península de los productos originarios de Canarias, o los industrializados con materias primas nacionales, y se da un tratamiento específico para aquellos productos que, elaborados con parte de materia prima extranjera, no excedan la misma de un determinado porcentaje.
- 4.^a Igualmente, se da un especial tratamiento de exoneración del Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores a la entrada en la Península de productos canarios en determinadas condiciones.
- 5.^a Se confirma la exención del ITE. en Canarias, prevista ya en el texto refundido, y, además, se extiende a los transportes entre las distintas islas del Archipiélago, y de éstas, con el territorio nacional.
- 6.^a Se establece el beneficio de la desgravación fiscal a la exportación para las mercancías canarias remitidas al extranjero; todo ello, en función a la fiscalidad indirecta aplicada al Archipiélago.
- 7.^a Se suprime en Canarias el Impuesto sobre el Lujo, quedando sin aplicación en el Archipiélago los títulos II y III del texto refundido de dicho Impuesto.

Se suprimen en Canarias las patentes A y D reguladas en el artículo 34 del Impuesto sobre el Lujo.

- 8.^a Se confirma el régimen excepcional para Canarias respecto a los Impuestos Especiales.
- 9.^a Se extinguen los Arbitrios de Puertos Francos.
- 10.^a Se adecua un sistema especial respecto al Fondo de Previsión para Inversiones para las dotaciones que se hagan durante el plazo de diez años en materializaciones efectuadas en el Archipiélago.
- 11.^a Se establece un arbitrio insular a la entrada de mercancías en Canarias, suprimiéndose los arbitrios de importación y exportación que hasta la fecha venían percibiendo en forma distinta los siete Cabildos de las islas.
- 12.^a Se crea el Arbitrio Insular sobre el Lujo.
- 13.^a Se crea una Tarifa Especial para la importación de productos procedentes del extranjero que sean de la misma naturaleza de los que se produzcan en Canarias.
- 14.^a Se suprime el Arbitrio sobre Alcoholes y Aguardientes (Real Orden de 22-XI-1916), así como el Arbitrio Insular sobre el Tabaco.

Estas son las principales medidas de carácter estrictamente fiscal que, junto con el resto del articulado de cariz económico, administrativo o declarativo, constituyen el único texto legal actualizado de las Especialidades Canarias.

En relación al aspecto puramente económico en el título 2.º de la Ley 30/1972, se plantea una serie de cuestiones referentes, entre otras, a los siguientes temas:

- 1.º Reconocimiento de la libertad comercial en las islas para la importación y exportación de mercancías y, en general, para todo acto de tráfico internacional.
- 2.º En Canarias no será posible aplicar ningún monopolio sobre los bienes o servicios, tanto de carácter fiscal como de cualquier otra clase.
- 3.º En el supuesto de vinculación de España a áreas o comunidades europeas supranacionales, en las negociaciones se tendrá en cuenta, para su defensa, la peculiaridad que supone dentro de la Comunidad nacional el Régimen Especial de Canarias.
- 4.º En el marco de la política financiera, se abordará el tema del insuficiente grado de capitalización del Archipiélago, con intervención de las entidades oficiales de crédito, entre otras medidas.

- 5.º Se programará un volumen de inversiones públicas adecuado para promover el desarrollo económico y social de las islas, sin que, como consecuencia del Especial Régimen Fiscal previsto en la Ley, se lleve a una disminución del gasto público y de inversión.
- 6.º Se mantendrán los beneficios establecidos en las tarifas de pasajes entre Canarias y otros territorios del Estado.
- 7.º Se regulan determinados beneficios sobre instalación de industria de interés preferente, así como se establece la concurrencia del Instituto Nacional de Industria en las islas, para potenciar la industrialización de las mismas.
- 8.º Finalmente, se señalan concretas medidas sobre la defensa de producciones agrarias; una de ellas, muy importante, como es la reserva del mercado nacional para el plátano de las islas.

3.3. Estructura de la demanda turística.

Analizando la procedencia del turismo que se ha recibido en Canarias durante el último quinquenio (desde 1976 hasta 1980 inclusive), podremos ya señalar que:

- El 28,52 por 100 del promedio del quinquenio corresponde a españoles peninsulares.
- El 66,73 por 100, a europeos de varias nacionalidades (fundamentalmente, alemanes, ingleses y nórdicos).
- El 4,75 por 100, al resto de nacionalidades.

Luego insistiremos sobre esta cuestión; ahora hemos anticipado simplemente para que quede plena constancia de la extraordinaria dependencia del "turismo receptivo de Canarias" con respecto a Europa.

No tenemos noticias de que, con datos actualizados, se disponga de un estudio en profundidad, a nivel del Archipiélago, para determinar, mediante encuestas científicamente preparadas y seleccionadas, aspectos importantes de la estructura de dicha demanda.

El único informe que tenemos —al redactar esta Ponencia— es el realizado por el Patronato de Turismo de Tenerife en el año 1974, a través de una empresa altamente especializada, y que se refiere estrictamente a la isla de Tenerife.

Parece que en estos momentos se están realizando otros estudios puestos al día, pero los mismos están ahora en fase de preparación y, por tanto, no se puede aún disponer de ellos.

Sin embargo, pensamos que el estudio realizado en 1974, aunque referido —repetimos— a Tenerife, podría ser más o menos aplicable también a la zona de Las Palmas.

Así, pues, de una manera muy extractada, veamos qué consideraciones determinaba en 1974 la estructura de la demanda del turismo europeo en las condiciones y circunstancias anteriormente expuestas:

1. *Proceso de decisión del viaje:*

	Porcentaje
— Decisión propia	46,2
— Agencia de viajes	15,2
— Recomendación de amigos	17,1
— Más de una idea	17,1
— Anuncios en la Prensa	1,1
— Otras publicaciones	0,3
— Oficinas de Turismo	0,3
— No contestan	2,4

2. *¿Qué necesidades desea satisfacer con el viaje?:*

	Porcentaje
— Simplemente turismo	34,0
— Descanso	42,5
— Compras	0,6
— Otras causas	20,0
— No contestan	3,9

3. *Situación familiar en el viaje:*

	Porcentaje
— Viaja solo	19,2
— Viaja con amigos	20,3
— Viaja con familia	59,7
— No contestan	0,8

4. *Motivos del viaje:*

	Porcentaje
— Clima	54,6
— Paisaje	16,3
— Carácter	3,9
— Novedad	6,6
— Ambiente	4,1
— Exotismo	3,1
— Precios	2,3
— Instalaciones	1,6
— No contestan	5,5

5. *¿En qué medios la realizan?:*

	Porcentaje
— Vuelos <i>charter</i>	83,8
— Vuelos regulares	13,3
— Barco	3,4

6. *Duración de la estancia:*

	Porcentaje
— Menos de cinco días	2,1
— De cinco a diez días	29,9
— De diez a quince días	44,5
— Más de quince días	22,9
— No informan	0,6

7. *Frecuencia anual de viajes en los encuestados:*

	Porcentaje
— Un viaje al año	48,0
— Dos viajes al año	28,2
— Tres viajes al año	7,0
— Frecuentemente	11,2
— No contestan	5,6

A través de los resultados de la encuesta quedaban patentes los aspectos relevantes que motivaban la decisión del viaje a las islas.

Veamos ahora lo que nos señala la encuesta respecto a medición de los resultados del viaje realizado:

8. *Opinión respecto al alojamiento:*

	Porcentaje
— Muy bueno	47,8
— Bueno	32,2
— Normal	16,3
— Malo	1,4
— No contestan	2,3

9. *Opinión sobre qué elementos de la oferta han resultado más satisfactorios:*

	Porcentaje
— Clima	18,1
— Paisaje	14,8
— Ambiente	3,5
— Alojamiento	1,5
— Varios	58,1
— No informan	4,0

10. *Opinión respecto al costo total del viaje:*

	Porcentaje
— Caro	16,7
— Normal	72,3
— Barato	8,7
— No contestan	2,3

Evidentemente, cabe pensar que en el transcurso del quinquenio, en cierta medida, tienen que haberse modificado los resultados de la encuesta, y, sin duda, dichos resultados podrían ofrecer ahora importantes variaciones, entre otros motivos, porque la situación económica en las naciones donde nace el turismo para Canarias, y en las mismas islas, ha variado también sensiblemente, al igual que lo han dicho los componentes de la oferta, a los que más adelante nos referiremos.

Parece clara la necesidad de que los responsables del sector turístico del Archipiélago dispongan de una información lo más actualizada posible sobre la demanda real y potencial de los mercados europeos. Pero ahora vamos a aspectos concretos del movimiento y nacionalidades del turismo que nos han visitado.

Con el fin de poder establecer algunas conclusiones respecto a las corrientes turísticas que aquí recibimos, hemos preparado para esta Ponencia unas series estadísticas a partir del pasado y del año 1976, a través de las cuales intentaremos resaltar aspectos —a nuestro juicio— relevantes de estas corrientes europeas hacia el Archipiélago:

AÑO 1976

NACIONALIDAD	Número de turistas	Porcentaje
Españoles	661.507	28,82
Alemanes	519.559	22,64
Ingleses	345.704	15,06
Suecos	161.162	7,02
Franceses	105.576	4,60
Daneses	63.770	2,78
Holandeses	60.523	2,64
Noruegos	54.165	2,36
Fineses	50.040	2,18
Belgas	49.310	2,15
Suizos	42.542	1,85
Austriacos	14.883	0,65
Italianos	17.099	0,75
Resto	149.169	6,50
<i>Total</i>	<i>2.295.009</i>	<i>100,00</i>

AÑO 1977

NACIONALIDAD	Número de turistas	Forcentaje
Españoles	749.805	28,89
Alemanes	599.485	23,10
Ingleses	308.504	11,89
Suecos	207.161	7,98
Franceses	126.067	4,86
Holandeses	95.333	3,67
Daneses	86.088	3,32
Noruegos	69.659	2,68
Fineses	64.748	2,50
Belgas	60.867	2,35
Suizos	53.211	2,05
Italianos	20.180	0,78
Austriacos	16.217	0,62
Resto	137.626	5,31
<i>Total</i>	<i>2.594.951</i>	<i>100,00</i>

AÑO 1978

NACIONALIDAD	Número de turistas	Porcentaje
Españoles	701.949	27,08
Alemanes	627.816	24,22
Ingleses	368.155	14,20
Suecos	194.535	7,50
Franceses	123.106	4,75
Holandeses	107.451	4,15
Daneses	80.145	3,09
Noruegos	68.968	2,66
Fineses	68.084	2,63
Belgas	56.496	2,18
Suizos	45.551	1,76
Austriacos	34.901	1,35
Italianos	21.674	0,83
Resto	93.419	3,60
<i>Total</i>	2.592.250	100,00

AÑO 1979

NACIONALIDAD	Número de turistas	Porcentaje
Españoles	684.414	27,63
Alemanes	584.740	23,60
Ingleses	400.940	16,18
Suecos	170.166	6,87
Franceses	112.284	4,53
Holandeses	100.989	4,08
Daneses	75.347	3,04
Noruegos	61.598	2,49
Fineses	61.140	2,47
Belgas	58.425	2,36
Suizos	30.475	1,47
Italianos	15.601	0,63
Austriacos	12.835	0,52
Resto	102.282	4,13
<i>Total</i>	2.477.236	100,00

AÑO 1980

NACIONALIDAD	Número de turistas	Porcentaje
Españoles	679.353	30,49
Alemanes	521.155	23,39
Ingléses	396.881	17,81
Suecos	124.255	5,58
Holandeses	79.099	3,55
Franceses	76.205	3,42
Fineses	59.524	2,67
Belgas	53.882	2,42
Noruegos	40.456	1,82
Suizos	33.961	1,52
Daneses	31.835	1,43
Italianos	22.322	1,00
Austriacos	15.109	0,68
Resto	94.049	4,22
<i>Total</i>	2.228.086	100,00

Analizando los cuadros precedentes, podemos ya definir cuáles son los flujos turísticos más significativos que desde Europa nutren las estadísticas de turismo receptivo de las islas:

- 1.º Queda claro que el turismo peninsular, con cifras que en algunos años alcanzan los 700.000 visitantes, aporta, por el momento, el mayor contingente, que queda alrededor del 29 por 100 del total.
- 2.º Le sigue en importancia el turismo alemán, que tiene una clara preferencia por la provincia de Las Palmas y que se mueve entre los 500/600.000 visitantes, con un porcentaje del 23/24 por 100.
- 3.º A continuación aparecen los ingleses, muy especialmente en la provincia de Santa Cruz de Tenerife, con cuotas cercanas a los 400.000 y porcentaje en estos últimos años del 16/17 por 100.
- 4.º En importancia siguen los suecos, con muchas fluctuaciones a lo largo del quinquenio, y acusando últimamente un fuerte descenso y que, podemos estimar, se mueven alrededor de los 150.000 visitantes, con una cuota entre el 6/7 por 100.
- 5.º El quinto lugar venía ocupándolo el turismo francés, que en 1980 ha sido desplazado por el holandés. Lo cierto es que ambos han bajado este año, pero mucho más el primero que el segundo. Entre el quinto y sexto lugar se mueven ambos contingentes, que tienen una cuota entre el 3/4 por 100.

6.º A continuación viene una serie de nacionalidades con contingentes menos relevantes, pero que, en su conjunto, suman entre un 8/10 por 100.

Es decir, el turismo receptivo europeo en Canarias, deduciendo a los españoles peninsulares y otros destinos varios, representaba, aproximadamente, el 66 por 100 de todo el turismo recibido, y, cuantitativamente, 1.500.000/1.600.000 visitantes, cantidad muy similar a la totalidad de las personas que permanentemente habitan en el Archipiélago.

3.4. Estructura de la oferta turística.

Permítasenos, antes de tratar la “estructura”, referirnos —sólo de pasada— a la actual infraestructura de recepción de turismo a través del transporte aéreo.

A un primer nivel, deberíamos citar el gran aeropuerto transoceánico de Gando, en Gran Canaria, y el también transoceánico del Sur de Tenerife. Esta isla dispone, además, del aeropuerto de Los Rodeos, que en estos últimos tiempos se está utilizando preferentemente para vuelos interinsulares; igualmente, en Lanzarote y Fuerteventura se dispone de adecuadas instalaciones para las aeronaves. En las otras islas del Archipiélago, la situación podría deducirse de la siguiente manera: la isla de La Palma dispone de infraestructura para la recepción de aviones de tipo medio, pero todavía no dispone de una planta hotelera que permita establecer un flujo turístico de cierta relevancia; El Hierro, si bien dispone de un pequeño aeropuerto, opera sólo con aparatos tipo Foker; La Gomera no tiene acceso por aire, y sus necesidades de movimiento de pasajeros son atendidas fundamentalmente por buques de tipo ferry.

Dicho lo que antecede, vamos a referirnos ya a la “estructura de la oferta”, en relación específicamente a las plazas hoteleras y extrahoteleras que se ofrecen en las distintas zonas del Archipiélago.

En la provincia de Santa Cruz de Tenerife, y en el año 1980, se registraban las siguientes:

Establecimientos hoteleros:

— De 5 estrellas (*****)	2.196 plazas
— De 4 estrellas (****)	12.697 ”
— De 3 estrellas (***)	11.360 ”
— De 2 estrellas (**)	7.203 ”
— De 1 estrella (*)	1.801 ”

Total 35.257 plazas

Establecimientos extrahoteleros:

— De 1. ^a	7.370 plazas
— De 2. ^a	10.495 ”
— De 3. ^a	1.710 ”
— Sin clasificar	9.640 ”
<hr/>	
Total	29.215 plazas
<hr/>	
TOTAL GENERAL	64.472 plazas
<hr/>	

Estas plazas se subdividen, a su vez, en cuatro zonas concretas:

Z O N A S	Plazas hoteleras	Plazas extrahoteleras	Total
Zona 1. ^a : Capital	2.717	326	3.043
Zona 2. ^a : Laguna / Bajamar / Punta Hidalgo	1.597	1.463	3.060
Zona 3. ^a : Norte	21.010	10.477	31.487
Zona 4. ^a : Sur	9.933	16.949	26.882
<i>Totales</i>		15.257	29.215
			64.472

Para la provincia de Las Palmas, el censo de que disponemos al redactar este trabajo está cerrado en noviembre de 1979, por lo que, en cualquier caso, habrá que estimar algunas modificaciones al alza. Dicho censo es como sigue:

**ESTADO NUMERICO DE LAS PLAZAS EXTRAHOTELERAS
HASTA EL 15-XI-1979**

MUNICIPIOS	1. ^a	2. ^a	3. ^a	Total	Total tér. munic.
<i>Mogán:</i>					
Puerto Rico	329	1.772	2.630	4.731	—
Arguineguín	817	186	1.408	2.411	7.142
Sur	3.387	18.913	19.689	41.989	41.989

MUNICIPIOS	1. ^a	2. ^a	3. ^a	Total	Total tér. munic.
<i>Lanzarote:</i>					
Trías	2.728	539	2.526	5.793	—
Teguise	365	—	350	715	—
San Bartolomé ...	—	—	30	30	—
Arrecife	—	234	170	341	6.879
<i>Fuerteventura:</i>					
Pájara	—	336	268	604	—
Corralejo	—	15	286	301	905
Capital	1.636	5.139	4.221	10.996	10.996
					67.911

**ESTADO NUMERICO DE PLAZAS HOTELERAS
HASTA EL 15-XI-1979**

MUNICIPIOS	5 E.	4 E.	3 E.	2 E.	1 E.	Total
Las Palmas	1.470	2.426	4.521	2.207	1.334	11.958
Sur	1.108	3.633	7.162	3.956	505	16.364
Fuerteventura	676	—	1.865	84	142	2.767
Lanzarote	591	1.195	351	1.184	223	3.544
<i>Totales</i>	3.845	7.254	13.899	7.431	2.204	34.633

Llamamos la atención sobre las diferencias existentes entre una y otra provincia respecto a la cuantificación de sus plantas hoteleras y extrahoteleras; es decir, Tenerife tiene una estructura de mercado en la que predominan las plazas hoteleras, que quedan cuantificadas en 35.257, mientras que Las Palmas alcanza 34.633.

En cambio, en plazas extrahoteleras, en régimen turístico, Tenerife sólo ofrece 29.215, mientras que Las Palmas alcanza la importante cifra de 67.911.

Teniendo en cuenta que en ambas provincias se recibe aproximadamente, y en su conjunto, la misma cantidad de turistas, podría deducirse que los coeficientes de ocupación de Las Palmas tienden a ser inferiores a los de Tenerife. Posiblemente existe un elemento corrector, y es el de que mu-

chas plazas extrahoteleras censadas en Las Palmas se ocupan, en determinadas épocas del año, no sólo por turistas, sino también por naturales de las islas, que, a efectos de la estadística de turismo, no se contabilizan. Es posible también que se encuentren censadas plazas "extrahoteleras" de carácter no estrictamente "turístico".

Naturalmente, esta "estructura de oferta", referida únicamente al hospedaje, está complementada, a nivel del Archipiélago y para aquellas islas que tienen recepción "turística", con una variada y cada vez más potente red de "restauración", que en estos últimos años ha hecho un esfuerzo relevante para intentar colocarse a un buen nivel, con el cual poder atender una demanda que, cuando menos hasta 1979, tiene un signo creciente. Cabría admitir, sin embargo, que en este campo no se ha llegado, al menos en términos globales, a una situación equiparable en cuanto a diversificación a nivel del de la hostelería. Otro componente de la "estructura de oferta" lo constituye el ocio; también aquí se han hecho, y se están haciendo, grandes esfuerzos. Por citar sólo alguno de los últimos, señalaríamos los dos Casinos de Juego que hace poco tiempo se han inaugurado en el sur de Gran Canaria y en el Puerto de la Cruz, en Tenerife; asimismo, a través de apoyo institucional, y también de la iniciativa privada, se han puesto en servicio algunas infraestructuras marítimas aptas para el deporte náutico, y se han iniciado, o están en fase de proyecto, otras varias en distintas islas del Archipiélago.

Existe, sin embargo, un aspecto que desearíamos especialmente resaltar en el conjunto de la "oferta" de Canarias. Este es el de la *estacionalidad*, que se cubre a lo largo de los doce meses del año; es decir, Canarias, que inicialmente tenía concentrada su temporada turística nada más que en los meses invernales, desde hace unos pocos años ha modificado tal situación, como ya antes hemos dejado expuesto, de forma que el turismo se distribuye en la actualidad a lo largo de todo el año.

Veamos la "evolución estacional" del turismo durante los cuatro últimos años. Este estudio se refiere a Tenerife, pero puede ser perfectamente válido, adecuando los cifras, para el conjunto del Archipiélago. (Véase anexo número 1, pág. 170.)

Obsérvese que durante siete meses del año se sobrepasa la media de 8,33 por 100, que es lo que corresponde a una distribución por igual en todos los períodos mensuales. Dos de los meses: mayo y junio, tienen cuotas más reducidas, lo que en principio plantea la posibilidad, si se considera oportuno, de estudiar promociones en los mercados de turismo, con ofertas incentivadas, y con lo cual, intentar regularizar el flujo turístico de una forma más homogénea, al tiempo que de esta manera se puede promover también una situación más beneficiosa para el turista que nos visita.

En cualquier caso, hay dos aspectos que conviene señalar y que se producen como consecuencia de la específica *estacionalidad canaria*:

- 1.º El reparto de los gastos de estructura empresarial se distribuye de una forma más acompasada y, consecuentemente, con una incidencia en sentido relativo menos fuerte en el “paquete” de oferta.
- 2.º La continuidad durante todo el año de las distintas funciones y actividades que comporta el quehacer del sector, permite —a nuestro juicio— una mejor puesta a punto de los servicios que, a nivel de recepción y atracción, se ofrecen a los turistas.

III. APROXIMACION A UNA VALORACION DE LOS RESULTADOS Y COSTOS DE INSULARIDAD EN EL TURISMO DE LAS CANARIAS.

En una primera parte, y en forma muy sucinta, intentaremos presentar algunos aspectos que determinan la parte de la incidencia total o relativa del turismo receptivo en el Archipiélago en el conjunto económico regional.

En la segunda parte nos referiremos específicamente, y en relación a los “factores” analizados a lo largo de este trabajo, a aquellos que hemos podido cuantificar y aquellos otros que, aun siendo posible su cuantificación y, en ocasiones, relevante, no nos ha sido posible abordarla por dificultades materiales y técnicas.

Independientemente de la cuantificación absoluta del turismo que nos visita, parece conveniente analizar otros aspectos directamente relacionados con el mismo, que con su significado podrían, en casos de desviación, modificar los resultados que en principio y aparentemente se entreveían como positivos.

Nos estamos refiriendo al total de *pernoctaciones* que el turismo origina y, en consecuencia, a los *índices de ocupación*.

Hemos preparado un cuadro, correspondiente al último quinquenio, relativo a la provincia de Santa Cruz de Tenerife, dado que no disponemos de suficiente información respecto a la otra provincia canaria; pero que, en su conjunto, y habida cuenta de que los volúmenes de turismo que allí se cuantifican son muy parecidos, podría sernos de utilidad en las conclusiones que luego expondremos. (Véase anexo núm. 2, pág. 170.)

Obsérvese la importante baja de las “pernoctaciones” durante el año 1980 (por debajo de 1976). Véase también que prácticamente en Tenerife las plazas a la “oferta” no se han modificado a lo largo del quinquenio. Nótese que los “índices de ocupación”, en su conjunto, están por debajo del 50 por 100 (la reducción es mucho más importante en las plazas extrahoteleras).

Finalmente, la “estancia media” por turista, que en 1976 era de 10,10 días, en 1980 se ha quedado en 9,80 días, diferencia que, en apariencia, pudiera parecer insignificante, pero que, globalmente, modifica de una manera muy sensible los resultados económicos de las explotaciones.

En base a esta información, y —repetimos— considerando que los índices de la provincia de Las Palmas podrían ser en 1980 muy parecidos a los de Santa Cruz de Tenerife, podemos llegar a la siguiente conclusión:

- Pernoctaciones turísticas totales en el Archipiélago durante 1980: 24.000.000.
- Gastos diarios estimados de un turista en su visita a las islas (por todos los conceptos: alojamiento, alimentación, ocio, *shopping*, etcétera): 2.500 pesetas.
- Total de gasto anual en 1980: $24.000.000 \times 2.500 = 60.000.000.000$ de pesetas.
- Porcentaje de turismo europeo (excluido el español peninsular) en 1980: 67 por 100.
- Total de gasto anual del turismo europeo en 1980: $60.000.000.000 \times \frac{67}{100} = 40.200.000.000$ de pesetas.

Obsérvese la gran importancia del gasto del turismo europeo en Canarias y, lógicamente, su relevante incidencia en el contexto de la economía regional.

Por otra parte, el peso, que podríamos llamar de *conveniencia social*, del turismo en Canarias constituye también un elemento importante de *valoración*, en tanto en cuanto contribuye a una cierta modificación de actitudes y costumbres en las islas, y esto es así, si tenemos en cuenta que a la población residente de 1.600.000 habitantes, lo que supone:

$1.600.000 \times 365$ días — 584.000.000 de “pernoctaciones” al año,

habría que añadir los 24.000.000 de “pernoctaciones” turísticas producidas en el Archipiélago durante 1980, lo que totaliza 608.000.000 de “pernoctaciones” anuales. Esto nos lleva a concluir que por cada 100 personas que cada día del año duermen en el Archipiélago canario, 3,63 son turistas.

En otro orden de consideraciones, y refiriéndonos estrictamente a los coeficientes macroeconómicos, el peso o la *valoración* del turismo en las islas adquiere una relevancia trascendental, dado que, aproximadamente, el 68 por 100 del “producto regional bruto” corresponde al sector *servicios*, y dentro de ellos, de un 20 a un 25 por 100 debe atribuirse al “subsector turismo”, habida cuenta, además, de la incidencia o valor inducido que éste produce sobre el sector comercio e incluso en la construcción.

En todo caso, otra magnitud macroeconómica que conviene tener en cuenta es la de la “distribución del empleo” en el Archipiélago:

— Agricultura y pesca	27 por 100
— Construcción	12 ” ”
— Industria	12 ” ”
— Servicios	49 ” ”
<hr/>	
<i>Total</i>	100 por 100

Dada la importante cuota que dentro del *sector servicios* tiene el turismo, está claro que un fuerte dinamismo y crecimiento del mismo podría contribuir muy eficazmente a aliviar de alguna manera la cuota de desempleo existente en las islas.

Estudios realizados establecen que para el año 1985, para la absorción del desempleo existente y, básicamente, la nueva incorporación de mano de obra, harán falta no menos de 120.000 nuevos puestos de trabajo.

En el supuesto teórico de que se intentara resolver esta necesidad exclusivamente por el sector turismo, cabe estimar que sería preciso duplicar la cantidad de turistas que actualmente se reciben al año en Canarias; es decir, aproximadamente, se precisaría de un turismo receptivo del orden de 4,5 millones de personas, con una estancia aproximada de diez días por persona.

Claro está que esto implicaría, como es lógico, nuevas e importantes inversiones y la disposición de una serie de infraestructuras muy diversificadas, de las que actualmente se carece, aparte, naturalmente, del incremento del desequilibrio sectorial regional que todo ello provocaría.

Y llegando a este punto, nos adentramos —por el mismo orden de factores, que metodológicamente hemos establecido— a, muy sucintamente, señalar los siguientes aspectos:

- a) Si el “factor” señalado es cuantificable o no.
- b) En el supuesto de ser cuantificable se aporta una “aproximación” del valor de dicho “costo insular”.
- c) En determinados casos, el “factor” analizado pudiera tener efectos “compensatorios”, es decir, de minoración de un presunto “costo de insularidad total”, y en tal caso, así, específicamente, se señalará.

Expuesto lo anterior, veamos a continuación los resultados obtenidos:

1.º ESCASA SUPERFICIE DEL TERRITORIO Y TOPOGRAFÍA ACCIDENTADA.

Evidentemente, provoca un “costo adicional de insularidad”, cuya cuantificación es compleja; pero que, sin duda alguna, existe y subyace, con al-

gún que otro brote especulativo, en los precios a que se ofertan los terrenos para la ubicación de posibles zonas de explotación turística.

La escasez provoca carestía, y las medidas para una adecuada ordenación del territorio se mueven en términos mucho más limitados que los habituales en zonas turísticas peninsulares.

Por otra parte, la peculiar topografía canaria, en la mayoría de las islas, provoca inversiones suplementarias para ciertas infraestructuras, cuestión ésta no necesariamente generalizada en otras latitudes.

En conclusión, existe aquí un "costo de insularidad" evidente, que en todo caso precisaría, para su determinación, un estudio especial.

2.º DISGREGACIÓN.

Parece claro que el desarrollo de cualquier actividad de tipo económico tiene un costo adicional, en tanto en cuanto se desenvuelva en un territorio disgregado; en este caso, en siete unidades separadas por el mar, en vez de un territorio continuo.

Bien es cierto, sin embargo, que en el caso del Archipiélago, las siete unidades tienen peculiaridades, en algunos casos, distantes o, de cualquier modo, con incidencia diferente dentro del sector. Claro está que siempre quedaría latente la incógnita de ¿cuál sería su desarrollo turístico real en el supuesto de que constituyeran un territorio continuo?

En todo caso, parece evidente la existencia de una tasa complementaria de insularidad, como consecuencia de la existencia de siete territorios separados que, cuando menos —repetimos—, provocan gasto complementario de aproximación. Su determinación no es, por supuesto, fácil.

3.º CLIMA.

Este factor primario constituye —a nuestro juicio— no un elemento determinante de costo insular, sino, por contra, un elemento corrector de dicho costo.

Como antes ha quedado expuesto, la singularidad del clima canario establece un elemento diferencial altamente favorable respecto a otras zonas, y en determinadas épocas del año permite concurrir, sin posible competencia, en el mercado de la oferta turística.

El tema de la "estacionalidad", desarrollado ampliamente en otro lugar de este trabajo, nos libera de más amplios comentarios.

La existencia de una explotación continuada durante doce meses no sólo permite una imputación más racional de los gastos de estructura empresarial, que no tienen que constreñirse a los cuatro o cinco meses en que se desenvuelven la mayoría de zonas españolas, sino que, además, introduce —tal

como señalábamos antes— un elemento corrector de gran importancia, que aminora, si no disminuye, en gran parte otros gastos de insularidad.

En este orden de planteamiento cabría pensar que si el determinante esencial para la emisión de turismo hacia Canarias lo constituye, en concretas épocas del año, el *clima*, en tanto en cuanto estas mismas épocas del año no pueda darse por las demás zonas igual oferta, está desapareciendo el elemento diferencial negativo.

En definitiva, se está configurando la oferta de un “producto” único cuyo costo será el que se determine, pero que no puede medirse comparativamente. De este modo, planteamos la siguiente cuestión: ¿Podría admitirse la práctica inexistencia del “costo de la insularidad” respecto al turismo, por ejemplo, durante los meses de noviembre a febrero de cada año?

4.º DISTANCIA.

Constituye, sin duda, el factor más fácilmente evaluable de todos cuantos inciden en el “costo de la insularidad”. Es más, su dinamismo es patente, dado que, en definitiva, la “distancia física” se convierte automáticamente en “distancia económica”, la cual, a su vez, se afronta por medio del transporte aéreo, dado que para la actual movilidad del turismo de masas, en el caso de Canarias existe una total obsolescencia para el transporte marítimo.

En su consecuencia, si tenemos en cuenta que en el importe del “paquete turístico canario” el valor del transporte aéreo no representa menos del 60 por 100, y dada la inflación constante —casi podríamos decir galopante— de los precios de los combustibles, parece claro que el “costo de la insularidad” por este concepto es algo no ya sólo real, sino de previsible incremento en el futuro.

Así, pues, buscando una vez más el hecho diferencial y estableciendo los cálculos de costo a partir del momento en el cual las aeronaves abandonan o, al regreso, tocan las costas continentales, tendríamos las siguientes magnitudes:

Consumos de ATK. Tenerife-Madrid:

— DC-9	10.000 litros.
— 727	15.000 litros.
— DC-10	30.000 litros.

Capacidad máxima de viajeros:

— DC-9	90 “turista” + 10 de 1. ^a = 100.
— 727	137 “turista” + 12 de 1. ^a = 149.
— DC-10	255 “turista” + 22 de 1. ^a = 277.

Precio actual ATK.:

— 29 pesetas/litro.

Costo por viajero avión completo:

$$\text{— DC-9} \frac{10.000 \times 29}{100} = 2.900,00 \text{ pesetas.}$$

$$\text{— 727} \frac{15.000 \times 29}{149} = 2.919,46 \text{ pesetas.}$$

$$\text{— DC-10} \frac{30.000 \times 29}{277} = 3.140,79 \text{ pesetas.}$$

Corrección por falta completar pasaje (— 20 por 100):

$$\text{— DC-9} \frac{10.000 \times 29}{100 - 20} = 3.625 \text{ pesetas.}$$

$$\text{— 727} \frac{15.000 \times 29}{149 - 30} = 3.655 \text{ pesetas.}$$

$$\text{— DC-10} \frac{30.000 \times 29}{277 - 55} = 3.919 \text{ pesetas.}$$

Promedio:

3.625	×	80	=	290.000
3.655	×	119	=	434.945
3.919	×	222	=	870.018
		421		1.594.963

$$\frac{1.594.963}{421} = 3.789 \text{ pesetas.}$$

Corrección por vuelo Madrid-Sevilla:

El consumo se reduce en un 25 por 100:

$$3.789 \times 0,75 = 2.842 \text{ pesetas.}$$

Repercusión total:

Total turistas recibidos durante 1980:

— Tenerife	1.189.535
— Las Palmas	1.038.551
<i>Total</i>	<u>2.228.086</u>

$$2.228.086 \times 2.842 = 6.332.220.412 \text{ pesetas.}$$

Dentro del “costo de insularidad” promovido por la “distancia” debe también considerarse la incidencia que se produce de mayor costo de tres horas por cada tripulante respecto a una menor absorción de tiempo para vuelos a otras zonas turísticas.

Un cálculo aproximado de dicha incidencia pudiera ser:

AVIONES ENTRADOS EN AEROPUERTOS CANARIOS DE INCIDENCIA TURÍSTICA DURANTE 1980:

		<u>Computados turísticamente</u>
<i>Fuerteventura:</i>		
Interior:		
Regular	3.463	1.731 (50 por 100)
No regular	197	197
Internacional:		
Regular	—	—
No regular	989	989
<i>Lanzarote:</i>		
Interior:		
Regular	6.737	3.368 (50 por 100)
No regular	455	455
Internacional:		
Regular	—	—
No regular	2.429	2.429
<i>Las Palmas:</i>		
Interior:		
Regular	20.223	6.674 (33 por 100)
No regular	4.443	4.443

		Computados turísticamente
Internacional:		
Regular	5.483	4.386 (80 por 100)
No regular	12.469	12.469
<i>Tenerife - Norte:</i>		
Interior:		
Regular	8.960	2.957 (33 por 100)
No regular	1.728	1.728
Internacional:		
Regular	—	—
No regular	3.063	3.063
<i>Tenerife - Sur:</i>		
Interior:		
Regular	11.405	3.764 (33 por 100)
No regular	2.031	2.031
Internacional:		
Regular	1.664	1.331 (80 por 100)
No regular	7.077	7.077
		59.092

En términos globales cabría computar, pues, alrededor de 59.000 operaciones de entrada y salida afectadas al sector turístico, una vez realizadas ya las correcciones necesarias relativas al "tráfico regular interior". Teniendo en cuenta que las "tres horas" de exceso de las tripulaciones han de estimarse en posición de viaje de ida y vuelta, tendríamos:

$$\frac{59.000}{2} = 29.500 \text{ operaciones;}$$

$$29.500 \times 3 \text{ horas} = 88.500 \text{ horas,}$$

y considerando un promedio de 8 tripulantes por operación, tendríamos:

$$88.500 \times 8 \text{ tripulantes} = 708.000 \text{ horas,}$$

que, a un promedio de costo de 3.000 pesetas por hora, nos daría:

$$708.000 \times 3.000 = 2.124.000.000 \text{ de pesetas.}$$

Así, pues, por el concepto de “transporte aéreo” dentro del factor primario de “distancia”, tendríamos una incidencia global de:

— Por consumo de combustible	12.664.440.824
— Por exceso de costo de tripulaciones	2.124.000.000
	14.788.440.824
<i>Total</i>	14.788.440.824

Es decir, por exceso, y estimativamente, el “costo de la insularidad” podría estar aquí alrededor de los 15.000 millones de pesetas.

Sin embargo, cabría —tal como señalábamos al tratar del “factor clima”— establecer alguna corrección temporal, en razón a situaciones específicas, durante al menos cuatro meses del año, durante los cuales no existe oferta comparativa, y, por tanto, el “costo de insularidad” no resultaría repercutible al ofrecerse un “paquete turístico” singular y especial.

Admitido este razonamiento, podría estimarse reducido dicho “costo de insularidad” para el factor que nos ocupa en una tercera parte (cuatro meses) y, por tanto:

$$\frac{15.000.000.000 \times 2}{3} = 10.000.000.000$$

sería el “costo de insularidad” real del factor “distancia” derivado del transporte aéreo del turismo receptivo en el Archipiélago.

5.º EXOTISMO (paisaje).

Tal como anteriormente ha quedado señalado, el “exotismo” de las islas, dentro de su relativa importancia, constituye también un elemento estimulante para motivar los mercados emisores de turismo hacia Canarias.

Sin embargo, este “exotismo”, que —en definitiva— se entremezcla y confunde con el concepto “paisaje”, comporta para su mantenimiento y conservación una servidumbre anímica o, si se quiere, una concreta mentalización ciudadana que, desgraciadamente, no se produce ni evidencia y, en definitiva, y consiguientemente, un costo económico.

La degradación del “paisaje” ha sido importante en Canarias en estos últimos años, pero no solamente por crecimiento del turismo receptivo, sino por un conjunto de circunstancias sociológicas complejas, cuyo análisis no corresponde específicamente a este trabajo, pero que sí sería interesante en otro momento pormenorizar.

De todas formas, lo que sí está claro es que la necesidad respecto al turismo de mantener la imagen paisajística de las islas y, en definitiva, de contrarrestar, urgente y drásticamente, los deterioros que se han producido

y se están produciendo, constituye un objetivo fundamental que el sector y, en general, toda la población de las islas debe plantearse.

En nuestra opinión, aquí existe claramente un “costo de insularidad”, porque, además de conservar y mantener nuestro paisaje, las peculiares condiciones morfológicas y topográficas del Archipiélago nos permiten, en la mayoría de los casos, adecuar soluciones menos onerosas que sí son posibles en otras latitudes. Y, en este sentido, queremos referirnos muy específicamente al grave problema, cada vez más acuciante, de la eliminación de los “residuos sólidos”.

Día a día se va definiendo con más claridad la necesidad de abordar este tema con urgencia, y si no se hace así, auguramos que dentro de muy pocos años, quizá menos de una década, el “exotismo” y, en definitiva, el “paisaje” de las islas habrá sufrido una inmensa merma tan importante que podrá comprometer seriamente a lo que hoy es todo el gran estímulo provocado en la motivación del turismo hacia las islas.

Parece claro que éste es un tema en el que deben mentalizarse todos los habitantes del Archipiélago, y este problema debe, en cada caso, “insularizarse” y aplicarse soluciones drásticas, por elevado que sea su costo.

Sometiéndonos siempre a criterios técnicamente más calificados, pensamos que, a la larga, por las peculiares características del suelo de las islas, la solución no podrá orientarse hacia los sistemas de “vertederos controlados”, y, por tanto, habrá de buscar fórmulas de anulación de los indicados “residuos sólidos”, aun cuando ello repercuta en un costo mucho más gravoso.

En definitiva, ahí tenemos —insistimos— un claro “costo de insularidad”, que tendrá que repercutirse posiblemente utilizando un instrumento de una “peculiar fiscalidad” insular entre todos los habitantes del Archipiélago y, por supuesto, entre los cerca de dos millones y medio de turistas que anualmente nos visitan, o de los que nos puedan visitar en el futuro. Creemos que no existe otra solución; cuanto más se retarde el afrontar el tema con realismo, más difícil y más complejo será resolverlo.

6.º CARENCIA DE RECURSOS NATURALES (AGUA).

Ya hemos expuesto la peculiaridad del Archipiélago en recursos naturales. También hemos señalado que, marginando otras cuestiones en las que sería complejo adentrarnos, así existe un tema en donde se define claramente un “costo de insularidad”, como consecuencia de la manifiesta escasez. Nos estamos refiriendo al tema del agua, que en Canarias constituye un importante problema en relación al turismo y, por supuesto, a otros sectores.

Veamos, sin embargo, algunos datos que permitan definir, comparativa-

mente a otras zonas turísticas nacionales, la problemática que plantea el agua en el Archipiélago:

a) *Consumo de agua turística:*

- De 600 a 800 litros por hombre y día.
- En instalaciones de “5 estrellas” podría llegarse hasta los 1.000 litros diarios.

b) *Precio medio del agua:*

Tenerife.

Aproximadamente, 40 pesetas por metro cúbico (este precio viene determinado por el sobreprecio resultante de la búsqueda del líquido elemento en profundas y costosas galerías).

Gran Canaria.

Aproximadamente, 110 pesetas por metro cúbico (básicamente, agua de pozos y, muy especialmente, de plantas y potabilizadoras de agua de mar).

Lanzarote y Fuerteventura.

Aproximadamente, 150/180 pesetas por metro cúbico (plantas potabilizadoras).

Zonas turísticas peninsulares.

Estimativamente, de 28 a 30 pesetas por metro cúbico.

c) *Total de pernoctaciones turísticas en Canarias:*

En 1980 se han producido, aproximadamente, 24 millones. A la vista de cuanto antecede, y estimando un promedio de consumo por turista y día de 0,8 metros cúbicos, y teniendo en cuenta que el turismo receptivo se reparte más o menos al 50 por 100 entre cada provincia, con lo cual resultaría a un precio promedio por metro cúbico de 45 pesetas, el “costo de insularidad” con relación al consumo de agua sería de:

$$24.000.000 \text{ de pernoctaciones turísticas} \times 0,8 \times 45 = 864.000.000 \text{ de ptas.};$$

pero, estableciendo también aquí la correspondiente corrección que planteábamos en el “factor distancia” al total de los cuatro meses

(noviembre a febrero), en donde no existe oferta equiparable, tendríamos:

$$\frac{864.000.000 \times 2}{3} = 576.000.000.$$

7.º FACTORES SECUNDARIOS.

Intentamos resumir en este epígrafe los que anteriormente hemos tratado relativos a: "Población", "Grado de desarrollo económico" y "Grado de desarrollo cultural".

Parece claro que estos tres "factores" provocan, evidentemente, un concreto "costo de insularidad".

Es difícil, sin embargo, establecer una cuantificación que en todo caso, como ya hemos señalado en ocasiones anteriores, tendrá que ser objeto de estudios mucho más amplios y, por supuesto, de tipo monográfico.

Parece evidente que la importante densidad de la población canaria y su desigual distribución entre las unidades insulares, constituye un elemento que sociológica y económicamente tiene que incidir de algún modo en el sector turismo, sin descartar el que, quizá, en algún aspecto, y siempre y cuando mediara una eficiente cualificación profesional, pudiera presentar algún índice débilmente positivo.

Nuestro precario grado de desarrollo económico, con unos índices de renta inferiores a la media nacional, constituye otro factor que, respecto al tema que nos ocupa, debería ser objeto de específico análisis para detectar o no incidencias, cuestión ésta que, por supuesto, también se presenta en relación al grado de desarrollo cultural, que, si bien estos últimos años ha mejorado, en términos generales en el Archipiélago, continúa presentando importantes carencias.

En conclusión, queremos dejar expuesto nuestra insatisfacción por no haber podido profundizar más concretamente en estos tres factores, que si bien a fines meramente expositivos y metodológicos, hemos definido como *secundarios*, posiblemente, en un orden real, merezcan a todos los niveles una atención prioritaria.

8.º INFRAESTRUCTURA FÍSICA ARTIFICIAL.

Este factor tiene una alta importancia en el Archipiélago, en razón, a su vez, de otros "factores primarios", como son la escasez de suelo; la topografía accidentada y la propia disgregación del territorio.

Técnicamente, está demostrado que el costo de ciertas infraestructuras de las islas es mucho más elevado que el que se produce en otras zonas peninsulares.

Nuestros dispositivos portuarios, muy en especial en las islas occidentales, son de costosísima ejecución, como consecuencia —insistimos— de las específicas condiciones de nuestras costas. El tema de aeropuertos, si bien en las islas orientales se resuelve con mayor facilidad, no ocurre lo mismo con la otra provincia, en donde muchas veces la accidentada topografía hace muy difícil su construcción (La Gomera). Cada kilómetro de nuestras carreteras tiene una incidencia mucho más elevada que la que se produce normalmente en territorio peninsular.

En definitiva, diremos que en las islas las infraestructuras físicas artificiales son, en general, no sólo técnicamente más complejas, sino, por supuesto, económicamente de más elevado costo.

¿En qué medida incide todo esto en el sector turismo? En nuestra opinión, en algunos casos, de una forma muy concreta, en tanto en cuanto la creación de muchos de estos dispositivos podría decirse que se han estimulado precisamente ante la masiva aparición del turismo.

Posiblemente no sería difícil llegar a alguna cuantificación; pero, en todo caso, todo requeriría un análisis más pormenorizado y tecnificado.

9.º INFRAESTRUCTURA LEGISLATIVA (ECONÓMICO-FISCAL).

Ciñéndonos estrictamente al sector turismo, marginando cualquier otra incidencia intersectorial, cabría admitir, con alguna que otra reserva, una cierta incidencia positiva —repetimos—, provocada por el especial Régimen Económico-Fiscal del Archipiélago.

Posiblemente, dicha incidencia haya que orientarla de una manera específica hacia el turismo procedente de la Península, el cual encuentra cierto atractivo en las eventuales ventajas que le pueda proporcionar una zona aduanera distinta a la suya, y, consiguientemente, beneficiarse de algunos aspectos que comporta el Régimen de Puertos Francos.

En definitiva, nos estamos refiriendo al *shopping*, que, sin ser un elemento excesivo en la motivación del viaje hacia Canarias, sí contribuye de alguna manera —repetimos— a crear un cierto aspecto positivo estrictamente en el turismo procedente de otras regiones españolas.

Sin embargo, existe —a nuestro juicio— otra cuestión que de alguna forma ha incidido favorablemente en el sector turístico, y en este caso nos estamos refiriendo a la autonomía administrativa y económico-fiscal de los Cabildos industriales, que, al disponer de unos recursos propios de relativa importancia, les han permitido, al menos desde el año 1973, afrontar una serie de obras y servicios que, en general, han sido positivos para el sector turismo.

Así, pues, nos encontramos ante un "factor" que, en cierto modo y siempre con una incidencia —a nuestro modo de ver— muy relativa, corrige de alguna manera, en este caso positiva, el denominado *costo de insularidad*.

10. ESTRUCTURA DE LA DEMANDA TURÍSTICA.

Evidentemente, este "factor" no puede en puridad estimarse un elemento determinante de "costo insular".

En realidad, la demanda turística, globalmente considerada, es un sujeto sobre el cual repercute el "costo de la insularidad". Sin embargo, existen algunos aspectos que, por su significación, quizá convenga profundizar con un cierto análisis cuando menos de futuro.

Antes ya ha quedado expuesto, al tratar específicamente de la "Estructura de la demanda", que cerca de un 67 por 100 de las nacionalidades concurrentes como turismo receptivo en Canarias son de origen europeo, en gran parte de la zona comunitaria, y el resto, de algunos países nórdicos no comunitarios.

Considerando la "estructura de demanda" bajo este condicionamiento, parece claro que puede introducirse, en el supuesto de una futura adhesión española a la CEE, un cierto elemento corrector en el "costo de insularidad", en tanto en cuanto se produce el hecho positivo de que, evidentemente, al estar Canarias también integrada, forzosamente tiene que conocerse mejor el denominado *producto canario*, turísticamente hablando.

En definitiva, las condiciones geográficas y climatológicas de las islas ofrecen un mercado potencial ciertamente importante durante doce meses del año para atender la más diversificada demanda de turismo europeo y, muy en especial, en concretas épocas, a un turismo que cada vez será más relevante, como es el de la "tercera edad".

La tendencia, ya iniciada y bastante introducida en la gran Europa, es la de que cada vez avanza más la edad de jubilación laboral; todo ello, por necesidad de ofrecer puestos de trabajo a las nuevas generaciones y, además, también porque los avances geriátricos está claro que esta población de "tipo pasivo" cada vez se incrementa e incrementará más aún en la zona comunitaria.

Bajo tales circunstancias surgen tres estratos bien definidos en el conjunto de la población: el primero es el que agrupa la población "no productiva" y en período formativo, y va desde el nacimiento hasta, aproximadamente, los veinte años; el segundo lo constituye la población "eminente productiva", y transcurre desde los veintiuno hasta los cincuenta y cinco años, con posibilidad que quede reducido a los cincuenta; el tercero es la "población pasiva", que transcurre desde los cincuenta y seis años, o

quizá antes, hasta los setenta y seis años, que es la edad media de vida de la población europea.

Esta población pasiva, o de "tercera edad", mantiene permanentemente actualizado su poder adquisitivo, gracias a los subsidios de jubilación que perciben y que son revisados anualmente. Al propio tiempo genera una necesidad de turismo social muy importante, en especial en concretas épocas del año (fundamentalmente, otoño e invierno), que, dentro de lo que puede llamarse la *Nueva Comunidad Europea* con la adhesión de España, sólo Canarias estaría en condiciones de ofrecer. Por supuesto, que este tipo de turismo es, y lo será más en el futuro, proclive a unas estancias mucho más prolongadas, en razón a situaciones concretas de su propia edad.

Es decir, la peculiar estructura de la demanda turística de Canarias, con un elevado porcentaje europeo, puede introducir en el futuro más o menos próximo un elemento corrector muy importante en el "costo de insularidad" para el turismo, dado que, al provocar afluencia máxima y estancias más prolongadas, absorbe coeficientes relevantes del "costo de insularidad" general, abaratando, consiguientemente, la incidencia de dicho costo en otros tipos de turismo receptivo.

11. ESTRUCTURA DE LA OFERTA TURÍSTICA.

Este "factor" no provoca por sí mismo un costo específico de insularidad, sino que ciertamente lo soporta.

Con anterioridad hemos dejado perfectamente establecido el montaje de dicha estructura de la oferta a nivel del Archipiélago, y, en conclusión, cabría pensar que posiblemente no genere de una forma directa un concreto "costo de insularidad".

Pudiera ser, sin embargo, que, por sus propias deficiencias estructurales, se generara un cierto costo indirecto al no estar sincronizado con las exigencias de la demanda, pero esto llevaría ya a un estudio mucho más pormenorizado, que no creemos que sea el objeto ni el motivo de esta Ponencia.

IV. CONCLUSIONES.

- 1.^a El "costo de insularidad" repercute de una forma muy definida y relevante sobre el sector turismo, especialmente por la incidencia que, en el paquete de oferta, tiene el transporte aéreo de visitantes.
- 2.^a La evolución del turismo europeo hacia Canarias avala el pleno reconocimiento de su calificación como *zona receptiva de primer orden*, reforzada, sin duda, por el hecho de la no existencia de una estacionalidad limitada a unas épocas concretas del año.

- 3.^a Dada la significación del subsector turismo dentro de la economía del Archipiélago, se hace preciso realizar las necesarias acciones y esfuerzos para calificar y diferenciar específicamente el “producto canario”.
- 4.^a Establecer y mantener las adecuadas medidas en cuanto al “transporte aéreo”, que contribuyen a asegurar:
 - a) La disponibilidad de plazas suficientes para atender a lo largo de todo el año las demandas existentes.
 - b) La regulación específica a vuelos *charters*, dada su importancia en el transporte de turistas.
 - c) El estímulo para las líneas aéreas “regulares”, mediante acuerdos bilaterales entre “Compañías de bandera”, para escalas más frecuentes en el Archipiélago.
- 5.^a En consecuencia, y definida adecuadamente la importancia del turismo receptivo para la economía de Canarias, los problemas que confluyen en su entorno y dificultan su desarrollo y la incidencia en el mismo del “costo de insularidad” o, si se quiere denominar de otra forma, la *cuota de diferenciación neta*, sería absolutamente necesario se arbitraran medidas adecuadas de tipo institucional, tendentes a:
 - a) Absorber, al menos, una parte de esa “cuota diferencial neta”, con el fin de que el Archipiélago no pierda, en forma absoluta, su competitividad en el mercado de “oferta turística”.
 - b) Generar una mayor y más fluída financiación para la promoción exterior del “producto canario”, turísticamente hablando, con campañas selectivas perfectamente diferenciadas.
 - c) Agilizar y flexibilizar al máximo el tráfico aéreo utilizado por los turistas para sus desplazamientos al Archipiélago, dada su absoluta vinculación a la propia supervivencia del sector y la total obsolescencia del transporte marítimo del turismo de masas.
- 6.^a Se hace necesario plantearse con toda urgencia el problema del extraordinario deterioro del entorno y paisaje canario, muy en particular respecto al crucial tema de la climación de los “residuos sólidos”. Como una de las medidas tendentes a su resolución, se considera debe instituirse un concepto fiscal en forma de “tasa”, en perfecta concordancia con las nuevas corrientes derivadas de situaciones autonómicas.



EVOLUCION DEL TURISMO RECEPTIVO EN TENERIFE (POR MESES)

M E S E S	1977	%	1978	%	1979	%	1980	%	Total	%
Enero	116.465	8,99	123.369	9,14	135.765	10,26	103.689	8,72	479.288	9,29
Febrero	118.007	9,11	113.915	8,44	127.579	9,64	116.176	9,77	475.677	9,22
Marzo	124.542	9,62	126.076	9,34	139.465	10,54	122.052	10,26	512.135	9,93
Abril	221.288	9,36	92.821	6,87	114.628	8,67	96.620	8,12	425.357	8,25
Mayo	81.906	6,32	79.841	5,91	82.101	6,21	73.140	6,15	316.988	6,15
Junio	72.516	5,60	77.276	5,72	76.392	5,77	72.046	6,06	298.230	5,78
Julio	102.297	7,90	117.843	8,73	106.707	8,07	102.956	8,66	429.803	8,33
Agosto	115.834	8,94	129.995	9,63	114.772	8,68	114.524	9,63	475.125	9,21
Septiembre	102.028	7,88	110.227	8,16	105.990	8,01	99.922	8,40	418.167	8,11
Octubre	109.318	8,45	120.994	8,96	109.085	8,25	88.860	7,46	428.251	8,30
Noviembre	108.674	8,39	128.638	9,53	103.462	7,82	96.597	8,12	437.571	8,48
Diciembre	122.273	9,44	129.390	9,57	106.915	8,08	102.953	8,65	461.331	8,95
Totales	1.295.142	100,00	1.350.385	100,00	1.322.861	100,00	1.189.535	100,00	5.157.923	100,00

PROVINCIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

A N O S	PERNOCTACIONES			PLAZAS			INDICES OCUPACION			ESTANCIA MEDIA		
	H.	E.	Total	H.	E.	Total	H.	E.	Total	H.	E.	Total
1976	7.505.508	4.851.702	12.757.210	34.122	30.651	64.773	63,3	43,25	53,81	8,68	13,74	10,10
1977	8.556.763	5.155.980	13.672.743	35.155	27.069	62.224	66,68	51,78	60,2	9,36	13,42	10,58
1978	8.376.053	4.780.669	13.156.722	34.261	26.375	60.636	66,98	49,66	59,45	8,83	11,83	9,74
1979	8.059.376	4.816.013	12.875.389	34.363	29.044	63.407	64,26	45,42	55,63	8,79	11,87	9,73
1980	7.037.360	4.694.904	11.732.264	35.257	29.215	64.472	54,83	43,97	49,71	8,61	12,62	9,86

COSTES DE LA INSULARIDAD

SECTOR MEDIOS DE COMUNICACION SOCIAL

- I. TELEFONIA.**
- II. TELEVISION.**
- III. CORREOS Y TELEGRAFOS.**
- IV. PRENSA.**

SERVICIOS DE COMUNICACIONES E INFORMACION

(Excluido transportes)

Comunicación e información son todos aquellos servicios que tienen por objeto fundamental el superar definitivamente las distancias físicas.

Este medio tiene sus antecedentes históricos desde las señales de humo, el *tam-tam*, silbo gomero, palomas mensajeras, señales marítimas, código de señales, etc., hasta las técnicas avanzadas de teléfono, telégrafo, télex, télex-sta, gentx, ordenadores electrónicos, y el de comunicación social, como son la Prensa, radio, televisión, Correos, revistas, libros y publicidad.

Para dar una idea del tema, que es muy amplio, nos remitiremos a los servicios de comunicación principales, referidos a su situación, alcance y costo en el Archipiélago, empezando por el de *telefonía*.

I. TELEFONIA.

El *servicio de telefonía* se lleva a cabo en nuestra Patria por la Compañía Telefónica Nacional de España, y en Canarias está centralizado en el complejo de Agüimes (Las Palmas de Gran Canaria), constituido por:

- a) Estación de comunicaciones por satélites: Que lo realiza con la mayoría de los países del continente americano, siendo enlace permanente con los provenientes de Europa, a través del Complejo de Buitrago (Madrid), que tiene también la posibilidad de cursar tráfico con aquellos países de reducidas posibilidades en este campo, con antenas pequeñas y pocos canales, que solamente consumen potencia cuando hablan. Tal es el caso de varios países africanos y algunos americanos, como Uruguay, Cuba, etc.

Por otra parte, la Estación de comunicaciones por satélite de Agüimes sirve como alternativa a la de Buitrago, recogiendo su tráfico en caso de corte. Asimismo, en caso de corte de los cables submarinos BRACAN (Brasil-Canarias) y COLUMBUS (Venezuela-

Canarias), con quienes pueden facilitar, en pocos minutos, la alternativa y el tráfico de los mismos. Actualmente, la Estación trabaja con el satélite "Intersat IV" (a 36.000 km), y se está procediendo a la modificación oportuna con el satélite "Intersat V", recientemente lanzado; es también propietaria y accionista la Compañía Telefónica, en unión de otras naciones.

- b) En el citado Complejo existe también la Estación de cables submarinos, que tienen en sus terminales los cables BRACAN y COLUMBUS antes mencionados; el BRACAN tiene una capacidad de 160 canales, y su otro terminal se encuentra en Brasil. El COLUMBUS, con una capacidad de 1.840 canales, es el de más capacidad de los cables europeos con América, y enlaza directamente con Venezuela.

Esta Estación de cable submarino está unida, a su vez, con la de Las Palmas, Altavista y San Cristóbal, por cables coaxiales, permitiéndole prolongar sus grupos, por los cables submarinos con la Península, PENCAN 2 y PENCAN 3.

Los servicios telefónicos entre las islas se efectúan en la provincia de Las Palmas por el cable submarino denominado TRANSCAN, y los de la provincia de Tenerife, por radio-enlace.

La Central Telefónica Regional de Canarias radica en Santa Cruz de Tenerife, con unas instalaciones cuyo costo actual ha sido de unos 26.000 millones de pesetas, cubriéndose por primera vez la totalidad de una región en el territorio nacional con red automatizada, teniendo ello como fin obviar la lejanía de las islas y acercarlas en lo más posible al territorio peninsular, integrándolo por medio de esta automatización de sus servicios, pasando de 95.112 teléfonos en el año 1967 a 336.653 en 1979.

COSTO DE LA INSULARIDAD.

Para la producción de materias primas y toda clase de equipos y materiales existe una dependencia del exterior, hasta el extremo de que aquellos que provienen de importación son adquiridos en Madrid.

Se refleja la insularidad por los distintos espacios físicos que ocupa cada isla, de difícil acceso, lo que motiva un depósito permanente de material de destino, de personal dedicado al entrenamiento del servicio, en vez de estar concentrado, lo que supone un mayor costo no cuantificable producido por la estrechez de mercado.

También se caracteriza la insularidad por la dureza del terreno y lo abrupto del mismo, dándose el impuesto de que el tendido al Pago de Taganana ha sido uno de los más caros de los efectuados para este tipo de obra en todo el territorio nacional.

Igualmente se refleja este costo en el personal laboral, habida cuenta que disfrutan de un plus de residencia, que en las islas principales alcanza el 24 por 100 del sueldo, y en las islas menores, un 33 por 100, cuantía que se incrementa en 14.000 pesetas anuales por gratificación de viaje; esto supone una media de gasto por empleado al año de 1.265.265 pesetas, frente a 1.215.000 pesetas del empleado radicante en la Península, y como en Canarias la Compañía tiene 1.740 empleados, la incidencia de la insularidad por este concepto alcanza a 113.360.000 pesetas.

Hasta el presente mes de marzo se ha venido abonando la conferencia telefónica por la distancia real desde las islas a cualquier punto peninsular, lo que suponía una cifra superior a los 1.000 millones de pesetas en el coste de insularidad, y a partir de este mes, por acuerdo del Consejo de Ministros, se ha reducido en un 38 por 100 el coste de las tarifas, al equiparar a las islas como si estuvieran en el vértice del perímetro nacional, es decir, distancia máxima de 400 kilómetros, a igual trato que las provincias limítrofes de La Coruña, Cádiz, etc., con relación a Madrid.

Así, el importe de tres minutos de una conferencia ha sufrido las siguientes modificaciones:

- A las horas punta (de 8,00 a 14,00 horas) era de 175,6 pesetas, y pasa a 110 pesetas.
- La hora normal (de 14,00 a 20,00 horas) era de 145,30 pesetas, y pasa a 91,40 pesetas.
- La hora reducida (de las 20,00 a las 8,00 horas) era de 78,30 pesetas, y pasa a 52,40 pesetas.

IMPORTANCIA DE LOS SERVICIOS DE LA COMPAÑÍA TELEFÓNICA.

Las Islas Canarias, y principalmente Las Palmas, con el Complejo de Agüimes antes citado, por su situación geográfica, a caballo de dos continentes, tienen un gran valor estratégico en las comunicaciones, y a mayor abundamiento si tenemos, claro, en cuenta que el servicio de la Telefónica produce las comunicaciones telegráficas (que antes llevaba el servicio de Correos y Telégrafos), y ahora lo cursa por los cables telefónicos: todo el servicio de banco de datos centralizados y automatizados, principalmente los ordenadores electrónicos de las entidades bancarias, y el servicio de policía, etc., así como los programas de televisión vía satélite, y todos los propios de Teléfonos, con 193.803 líneas, lo que equivale a una densidad de 13,51 por cada 100 habitantes.

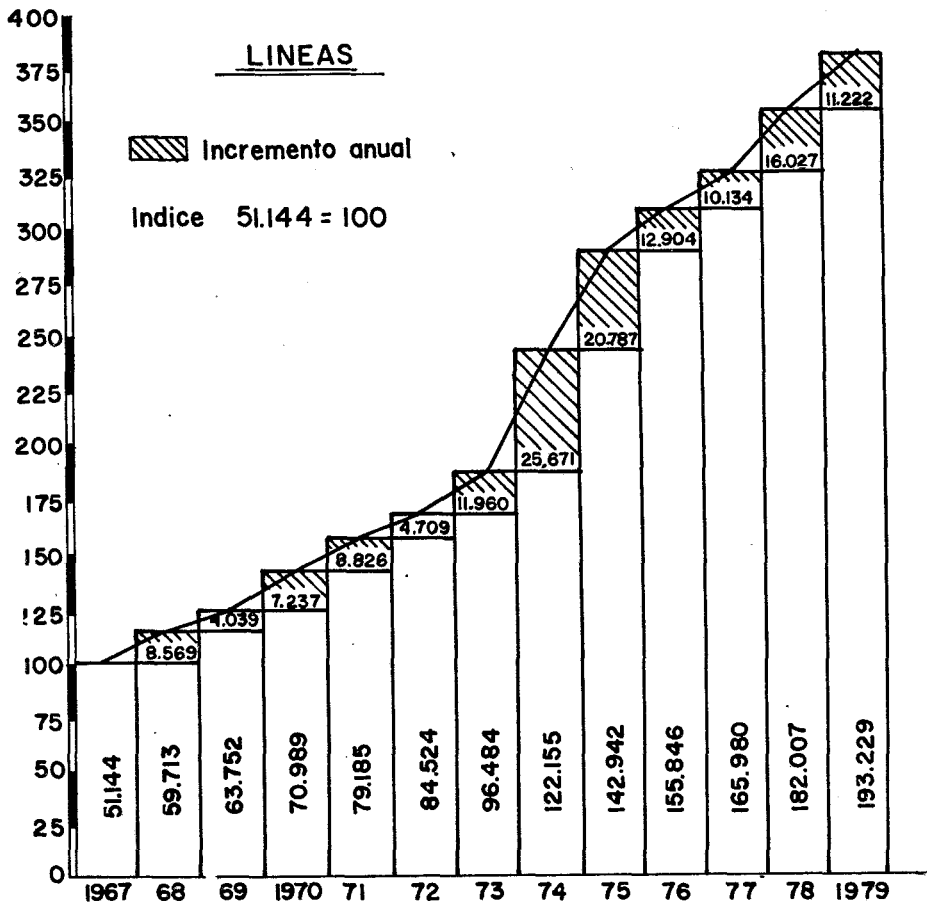
Esta densidad es inferior a la media nacional, que es del 17 por 100 de habitantes, motivada por las dificultades que presenta la orografía de las

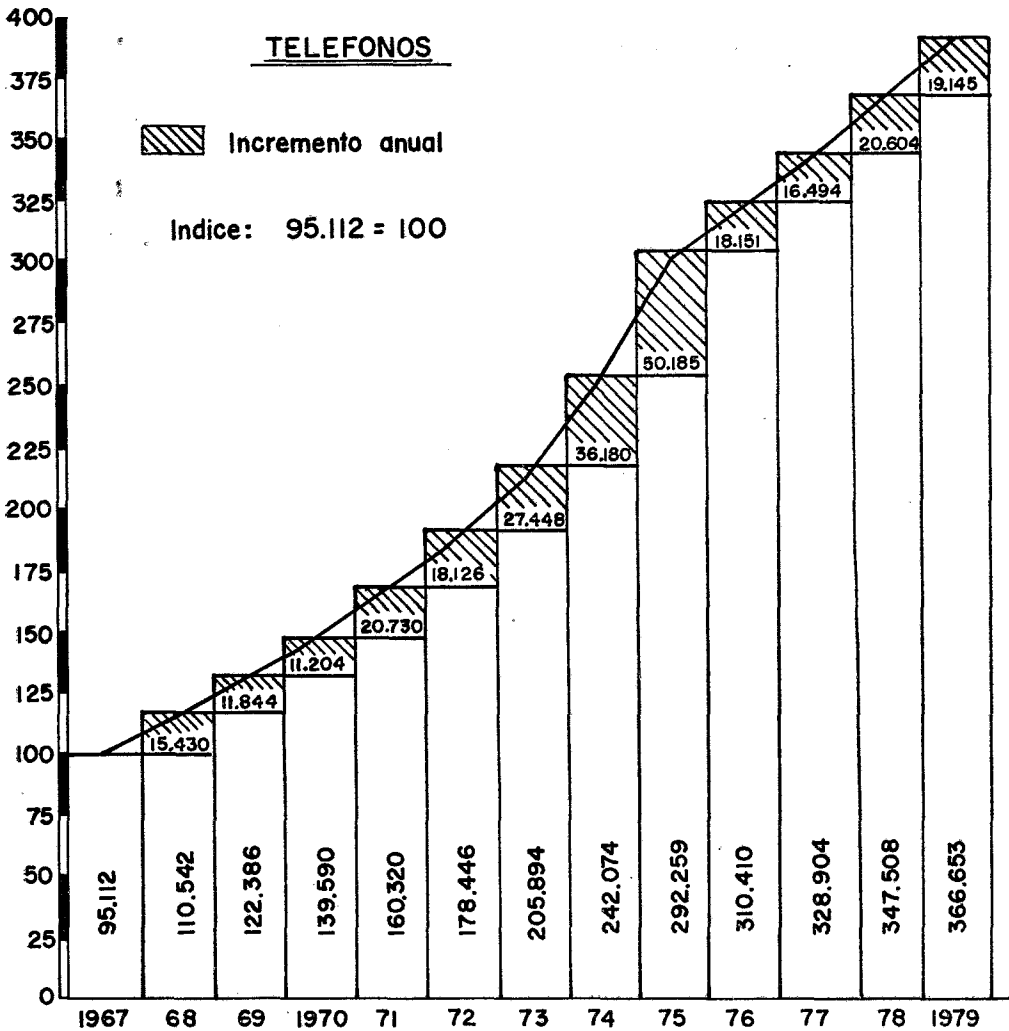
islas, con accesos muy montañosos, y que la renta *per cápita* en Canarias no llega a la media nacional.

A pesar de lo expuesto, los servicios de la Compañía Telefónica resultan de la mayor rentabilidad en Canarias, debido a que tienen la máxima facturación por línea, llegando a 34.400 pesetas, frente a la de 21.000 pesetas en la Península, a causa principalmente de la distancia y a que el servicio internacional es tres veces superior por línea peninsular.

Si tenemos en cuenta lo expuesto anteriormente sobre el beneficio extra de líneas en Canarias (13.000 pesetas), y el número de éstas en 1980 (193.803), se puede deducir que, por las distancias entre éstas, el Archipiélago con el territorio peninsular, y el comercio con el extranjero, hay un costo de 2.519.489.000 pesetas en relación al promedio de líneas nacionales peninsulares.

Esta Compañía tiene montado de forma permanente un Centro Regional de Estudios para el "reciclaje" profesional y técnico de todos sus empleados.





COSTE LABORAL EN TELEFONICA

- Plus de residencia islas mayores 24 por 100.
- Plus de residencia islas menores 33 por 100.
- Viaje anual 14.000

Total previsible 64.000

— Número de productores de la Compañía en Canarias. 1.740

— Incidencia de la insularidad ... $1.740 \times 64.000 = 113.360.000$ ptas.

COSTO DE LA INSULARIDAD EN TELEFONICA

	Hasta marzo 1981 (ptas.)	Desde marzo 1981 (ptas.)
— Tarifa punta (de 8,00 a 14,00 horas) ...	175,6	110,0
— Tarifa media (de 14,00 a 20,00 horas) ...	145,3	91,4
— Tarifa reducida (de 20,00 a 8,00 horas) ...	78,7	52,4

Esta tarifa es de tres minutos, equiparando la distancia de Canarias a Madrid con las del vertice peninsular.

Supone una baja global del 30 por 100, que en pesetas anuales equivale a 1.000 millones de pesetas.

II. TELEVISION. GASTOS DE INSULARIDAD.

VIA SATELITE.

La puesta en funcionamiento de la conexión vía satélite "Península-Canarias-Península" fué inaugurada el día 25 de abril de 1971, al comenzar a funcionar las Estaciones terrenas de seguimiento de satélites de Buitrago (Madrid) y Agüimes (Gran Canaria).

En la actualidad se recibe, a través de vía satélite, la totalidad de la emisión del primer canal nacional, de acuerdo con un concierto económico establecido entre TVE. y la CTNE., arrendataria de varios canales del satélite "Intersat IV".

TRANSPORTES AEREOS PENINSULA-CANARIAS-PENINSULA.

Si bien la totalidad de la programación del primer canal nacional se emite en directo a través de vía satélite, los espacios que complementan el esquema de TVE. Canarias, y que son producidos por el segundo canal nacional, se reciben por vía aérea.

Igualmente ocurre con diversas noticias o espacios de reserva, que son recibidos o expedidos a través de este medio, mediante el pago que establecen las distintas compañías.

TRAFICO INTERINSULAR.

La dotación de material a los distintos corresponsales destacados en las islas menores produce un tráfico aéreo o naval casi diario y que, en consecuencia, ocasiona diversos gastos de transporte. Igualmente, este hecho se produce cuando se destacan a cualquier isla equipos de personal y material para la realización de distintos espacios filmados o retransmitidos.

RESIDENCIA.

Un 40 por 100 del personal fijo de TVE. destinado en las Islas Canarias ha sido trasladado desde los Servicios Centrales de Madrid. Este hecho conlleva la percepción del plus de residencia, cifrado en el 30 por 100 del sueldo base.

Asimismo, todo el personal adscrito a la plantilla de TVE. Canarias (Las Palmas y Tenerife) disfruta, cada dos años, de la percepción de los billetes de locomoción hasta la Península, tanto del titular de la empresa como de todos sus familiares, según las tarifas aéreas o navales en vigor.

COMISIONES DE SERVICIO.

En ocasiones, y al no disfrutar la TVE. en Canarias de una plantilla que permita suplencias por vacaciones, enfermedades o motivos que obliguen a la colaboración de un mayor número de profesionales para la realización de un espacio, es necesario cubrir estos puestos con personal de los Servicios Centrales, lo que obliga a la provisión de los correspondientes gastos en concepto de dietas y transportes.

C O N C L U S I O N E S

TELEFONICA:

- a) Dada la importancia estratégica y amplitud de campo de acción que podría afectar a la Defensa Nacional, se sugiere dispersar el Complejo de Agüimes en la isla de Las Palmas.
- b) Aumentar el número de repetidores de TVE. y adecuar las instalaciones para recibir las emisiones del segundo canal nacional.
- c) Conocer, a través de la creación de un *banco de datos*, las disponibilidades actuales de cada uno de los medios de comunicación e información, y su localización concreta, para determinar su número, capacidad y hasta existencia, objetivo que proponemos para futuros estudios, con la colaboración de todos los Estamentos.

III. CORREOS Y TELEGRAFOS.

Los *costes de la insularidad*, por lo que respecta a los servicios que dependen de la Subdelegación de Comunicaciones (Correos y Telecomunicación), tienen como factor determinante la distancia entre las islas del Archipiélago y la existente entre éste y el resto del territorio nacional, por

cuanto el transporte de correspondencia, tanto de superficie como por vía aérea, así como el de los bienes de equipo y las comunicaciones telegráficas, ocasionan gastos adicionales que no se perciben de los usuarios (salvo los sobreportes aéreos de correspondencia no epistolar), toda vez que las tarifas de los servicios son de tipo único y no existe diferenciación en la relación entre nuestra región y el resto del territorio nacional.

Estos costes son cuantificables unos, por cuanto dan lugar al abono de cantidades por transporte tanto marítimo como aéreo, mientras que otros son de índole de retrasos de llegadas y salidas de expediciones marítimas que transportan el correo por vía de superficie. Como claro exponente de estos últimos, podemos citar el hecho de que en las expediciones postales marítimas de llegadas y salidas son de una vez por semana las procedentes de Barcelona (los miércoles y jueves, en semanas alternas), de dos (los lunes y sábados) y de una (los miércoles), en semanas alternas, las procedentes de Cádiz, lo cual implica una cadencia aproximada de cinco días, a diferencia del resto del territorio nacional, donde la frecuencia de las expediciones es, como mínimo, diaria.

También, y al margen de estas expediciones determinadas por el Centro Directivo de Comunicaciones, se recibe entre semana alguna otra expedición procedente de Cádiz, a bordo de unidades de la Compañía Trasmediterránea, que también transporta correspondencia no epistolar de vía superficie, con lo cual la cadencia mencionada queda reducida, aunque de una manera poco apreciable.

De llevarse a cabo un estudio en profundidad de pesos y volúmenes de correspondencia a transportar por vía aérea y marítima entre la Península y Canarias, y viceversa, así como del costo medio de transporte, por ejemplo, el aéreo, quizá se podría resolver el problema de los retrasos que se reciben y expiden expediciones por vía de superficie. La solución, caso de ser viable, podría concretarse en un avión de gran capacidad de carga y peso a transportar, que enlazara Barcelona, Madrid, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, con frecuencia diaria y retorno en la misma fecha, realizando el mismo itinerario.

En relación con Santa Cruz de Tenerife (Subdelegación), Servicios Postales, el total del peso de correspondencia aérea recibida de la Península en el pasado año de 1980 fué de 1.701.574 kg de servicio nacional, y 52.905 de servicio internacional; en cuanto al correo aéreo salido de Santa Cruz de Tenerife, la correspondencia nacional asciende a 599.755 kg, y la internacional, a 13.880, lo que hace un total de correo aéreo transportado entre la Península y Canarias de 2.368.034 kg. Si a estos datos unimos los de la provincia de Las Palmas, se alcanzaría un total de 5.000.000 de kilogramos.

En cuanto a *Telecomunicación*, se pueden concretar los apartados siguientes:

- a) Costes de transporte de materiales.
- b) Costes supletorios en relación con la Península, a los efectos de tener que utilizar medios más sofisticados para las comunicaciones Península-Canarias, y entre islas del Archipiélago, por la razón geográfica y la lejanía.
- c) Costes provinciales, ante el hecho geográfico de la existencia de cuatro islas que, desde el punto de vista técnico, es como si existieran cuatro centros.
- d) Costes en cuanto a inmovilidad de los equipos, ya que, por la incidencia de los costes del transporte, equipos aprovechables de otras provincias no es rentable el remitirlos a Canarias.
- e) Costes en cuanto a ocupación máxima de línea. Nuestras líneas sólo pueden ser utilizadas por cada una de las islas. Contrariamente, en la Península la construcción de una línea de cables puede ser utilizada por varias provincias simultáneamente, o en caso de avería, por ejemplo, entre Madrid y Albacete, la comunicación puede mantenerse por líneas existentes entre, pongamos por caso, Madrid-Cuenca-Albacete.

En lo que se refiere a *comunicaciones con la Península*, actualmente no existen los enlaces radioeléctricos anteriores del Centro Emisor Taco-Arganda, los antiguos cables Tenerife-Cádiz, Tenerife-Las Palmas, Tenerife-La Gomera, Tenerife-Santa Cruz-Palma. Actualmente, todas nuestras comunicaciones con la Península son vía cable submarino de la CTNE.

En lo relativo a *inversiones* se puede concretar la instalación, en plazo relativamente corto, de una Central Electrónica Télex, con capacidad para mil abonados.

CONCLUSIONES

- a) Tiene como factor determinante la distancia entre las islas y la del Archipiélago con el resto del territorio nacional.
- b) Para obviar el coste económico y de tiempo del transporte postal, se propone adscribir al servicio de Correos un avión de gran capacidad de carga y peso para transporte exclusivamente de este servicio, que enlazará Barcelona-Madrid-Sevilla-Tenerife-Las Palmas, con frecuencia diaria y retorno en la misma fecha e igual itinerario, sistema que se viene utilizando en otras naciones, entre ellas Francia.

IV. SUBSECTOR PRENSA.

1. CONSIDERACIONES GENERALES.

1.1. La Prensa en el Archipiélago canario.

En el presente trabajo nos vamos a referir a un concepto que engloba a los periódicos diarios que se editan en el Archipiélago canario. Ello significa que, inicialmente, no se va a prestar atención a las revistas que se publican en las islas, ni tampoco a los boletines de corporaciones, organismos, entidades, partidos políticos, etc.; esto es, a las distintas publicaciones no diarias que acaso podrían abarcarse como Prensa.

De todos modos, en cuanto a las revistas canarias, cabe subrayar que, en el momento presente, no hay ninguna periodicidad semanal, quincenal o mensual que esté dirigida al gran público. Sí que existen, especializadas o sectorializadas, de tipo económico, turístico, deportivo, motor, etc., pero mensuales, bimensuales y hasta anuales; otras, sin fecha fija de salida, aparecen cuando obtienen una determinada cantidad de publicidad o anuncios.

Someramente, trataremos de la Prensa que, procedente de la Península, se distribuye en el Archipiélago, dejando pendiente para un próximo trabajo analizar, mediante sondeos y estudios sociológicos oportunos, cómo influyen esas publicaciones que llegan de fuera en la opinión pública canaria, y que, con frecuencia, insertan reportajes, artículos, entrevistas o informaciones acerca de los acontecimientos isleños; calidad y tratamiento de los indicados trabajos periodísticos, etc.

1.2. Evolución. Situación actual.

En los tres años transcurridos desde el anterior estudio se han producido apariciones y desapariciones de periódicos en el Archipiélago canario.

De modo que si durante un tiempo no era válida aquí la afirmación referida a la Prensa en el conjunto de España, en el sentido de que los periódicos aparecían y desaparecían como *guadianas*, a la vista de lo sucedido en el último trienio en las islas cabe señalar que los medios canarios de comunicación escrita parecen seguir esa misma pauta peninsular, con algunas matizaciones importantes.

Pero antes de seguir adelante, observemos esta evolución (véase anexo número 1, pág. 202).

En Las Palmas-capital, hoy —como hace ocho años— se editan dos periódicos de mañana (*La Provincia* y *Canarias 7*) y uno de tarde (*Diario de Las Palmas*). Desde octubre de 1982 hasta febrero de 1983, los diarios matutinos fueron tres (los dos citados y *El Eco de Canarias*).

El 2 de octubre de 1982 salió el primer número de *Canarias 7*, y el 13 de febrero de 1983 aparecía el último número de *El Eco de Canarias*, único diario del Archipiélago perteneciente a Medios de Comunicación Social del Estado.

En la provincia de Santa Cruz de Tenerife, hasta 1976, se editaban uno de mañana (*El Día*) y otro vespertino (*La Tarde*), en la capital. *Diario de Avisos* circulaba exclusivamente en la isla de San Miguel de La Palma hasta 1976, año en que es adquirida su cabecera por una empresa nueva que se constituye en Tenerife y que transforma al periódico en provincial de mañana.

Posteriormente, en 1980, *Jornada*, al convertirse en diario de información general, pasará a ser el cuarto periódico de la provincia tinerfeña. Una de las singularidades de *Jornada* es que, al adelantar su salida habitual al mediodía, no ha de ser considerado como netamente de tarde, sobre todo los lunes, que aparece de madrugada y que fué —a continuación de *Diario 16*, de Madrid— el segundo periódico español en comparecer al mercado ese primer día de la semana, en competencia con las *Hojas del Lunes*, concretamente desde el 29 de septiembre de 1980.

El 29 de marzo de 1982 salió el último número del vespertino *La Tarde*. Con tal desaparición, también en la capital tinerfeña se editan en la actualidad dos diarios de mañana y uno de mediodía-tarde.

1.3. Las empresas periodísticas canarias.

De los actuales seis diarios canarios, todos ellos pertenecen a empresas privadas. Los titulares son:

- De *La Provincia* y *Diario de Las Palmas*: Editorial Prensa Canaria, Sociedad Anónima. Aunque ha conservado el mismo nombre, en 1979 la propiedad de esta empresa cambia de personas.
- De *El Día*: Herederos de Leoncio Rodríguez.
- De *Jornada*: Editorial Leoncio Rodríguez, S. A.; empresa vinculada a la anterior.
- De *Diario de Avisos*: Canaria de Avisos, S. A. (CANAVISA.).
- De *Canarias 7*: INFORCASA.

Ha de hacerse notar que guardan conexión con Editorial Prensa Canaria, S. A. otras sociedades, recién fundadas, y que acaban de adquirir en las subastas de los Medios de Comunicación Social del Estado, los siguientes diarios peninsulares: *La Nueva España*, de Oviedo; *Información*, de Alicante, y *Levante*, de Valencia. Las operaciones han representado una inversión de entre 1.600 y 1.700 millones de pesetas.

No obstante figurar el mismo presidente o sus más inmediatos colaboradores en los Consejos de Administración de *La Provincia*, *Diario de Las Palmas*, *La Nueva España*, *Información y Levante*, un portavoz de Prensa Canaria ha manifestado que el proyecto de su grupo "no es constituir un *trust* periodístico a nivel nacional, sino que cada periódico funcionará de modo independiente".

En otro orden de cosas, de los seis diarios editados en Canarias, cuatro se hallan concentrados en dos empresas o grupos, uno en Tenerife y otro en Las Palmas. Y también en Canarias existe la tendencia, similar a la de algunos empresarios peninsulares, de que el acceso a nuevos medios informativos (radio, televisión) se hace indispensable para su conversión en empresas multimedios y garantizarse la supervivencia en el futuro.

En esta línea, y concreta y exclusivamente para explotar la radio y la televisión privadas, podrían producirse, a corto plazo, acercamientos e incluso constitución de nuevas sociedades entre empresarios y accionistas periodísticos, cuyas líneas editoriales permanecerían inalteradas y diversificadas, como hasta el momento. Es decir, parece probable que, dentro de pocos meses, algunos propietarios o accionistas de diarios canarios acometan iniciativas radiofónicas o televisivas conjuntas, sin que ello afecte a la habitual marcha de los periódicos; precisamente por tratarse de vinculaciones de socios individuales, pero en absoluto de empresas periodísticas como tales.

1.4. Instalaciones técnicas.

A efectos de equipos técnicos o talleres, los actuales seis diarios del Archipiélago canario cuentan con cuatro instalaciones. En una misma casa se editan, en Santa Cruz de Tenerife, *El Día* y *Jornada*; y en Las Palmas, en sede idéntica, *La Provincia* y *Diario de Las Palmas*; *Canarias 7* y *Diario de Avisos* disponen cada uno de su edificio en las capitales grancanaria y tinerfeña, respectivamente. No obstante, las Redacciones y las Administraciones son individualizadas en todos los casos.

Para la elaboración de los seis periódicos isleños se ha suprimido la composición tipográfica; la linotipia y el plomo han dado paso a la fotocomposición y a los sistemas electrónicos.

Ese proceso de modernización ha resultado acelerado, de costes desiguales e indispensable. Lo han afrontado, en menos de una década, las empresas de *El Día*, *Jornada*, *La Provincia* y *Diario de Las Palmas*; en segundo lugar, ha sido más fácil para las nuevas empresas de *Diario de Avisos* y *Canarias 7*, que, al adquirir sus equipos técnicos ya modernizados, se evitaron las reconversiones que debieron afrontar los otros.

En el conjunto de España, en 1980 se usaba la electrónica en 65 diarios, en tanto que otros 41 continuaban con la tipografía. Cuatro años antes, en 1976, los periódicos diarios españoles que componían en talleres de tipografía eran 82, y sólo habían accedido a la electrónica 35, entre ellos *El Día* y *Jornada*, que la iniciaron en 1975; posteriormente, lo harían *Diario de Avisos*, *La Provincia*, *Diario de Las Palmas* y *Canarias* 7.

Las nuevas tecnologías en Prensa abarcan, básicamente, dos cometidos o funciones: la composición de textos y la posterior impresión del periódico.

Los periódicos diarios en Canarias se imprimen a base del sistema *offset*, por medio de planchas, previamente tratadas en insoladoras, donde se colocan las planas en películas, que se ajustan a las rotativas.

En cambio, para componer los textos por procedimientos fotográficos (fotocomposición), se siguen otros dos sistemas paralelos: el de máquinas IBM, y lectores ópticos y/o el sistema modular de composición a través de ordenador y pantallas.

Puede variar el tipo o la marca de pantallas ("Script", en el caso de *La Provincia* y *Diario de Las Palmas*; "Compugraphic", en el de *El Día* y *Jornada*, etc.); pero, esencialmente, la tecnología es la misma en toda Norteamérica, aunque las máquinas lleguen a fabricarse en algunos países europeos con patente de Estados Unidos.

La disponibilidad de equipos técnicos avanzados ha sido determinante en los últimos años para la propia vitalidad de los periódicos en Canarias. Los diarios, en una sociedad de libertad de empresa en el marco de la economía de mercado, también se plantearon la competencia en la mejor presentación y calidad material del producto, en los menores ciclos temporales de elaboración, en los costes inferiores y en las inversiones más adecuadas. Porque la mayor o menor tradición de un periódico influye, sin duda, en la adhesión y fidelidad de los lectores y en el peso de su "poder social"; pero no siempre garantiza su fortalecimiento, prosperidad o supervivencia. En otro caso, y aparte de distintas motivaciones que no son del caso, no se explicaría la desaparición de *La Tarde* en Tenerife, con una brillante trayectoria durante cincuenta y cinco años y 17.361 números, en una ininterrumpida e indiscutible línea de tinerfeñismo; o la necesidad de cierre de las *Hojas del Lunes*, primero la tinerfeña (último número el 31 de mayo de 1982, y primer número el 6 de julio de 1950), y luego, la de Las Palmas, editadas por las respectivas Asociaciones de la Prensa, pero sin talleres propios y, por tanto, dependientes de arriendos con empresas interesadas en utilizar las instalaciones e infraestructuras técnicas para sus diarios, incluso esos mismos días de aparición.

En 1983, la práctica totalidad de los periódicos españoles usaban tecnología electrónica; habían superado la tipografía, sistema en el que murieron estancados muchos de los desaparecidos. Los nuevos procedimientos técnicos que se aplican en Prensa continúan evolucionando, y se hace ya difícil asegurar que un periódico haya culminado su proceso técnico; éste puede avanzar cada año, y de hecho, la renovación es continuada, sobre todo en el sistema de fotocomposición, porque la impresión (de *offset*) permanece prácticamente igual, si bien es cierto que con la relativa "antigüedad" de los últimos diez años.

Por otra parte, los equipos técnicos, tanto en la Península como en Canarias, han sido importados del extranjero. Y si sus costes generales no varían sensiblemente en unos y otros lugares de consumo, ha de subrayarse que el mantenimiento y adquisición de piezas de recambio suponen un superior coste en este Archipiélago por razón de la lejanía. Los desplazamientos de los ingenieros y técnicos para puestas en marcha, revisiones posteriores o atención de posibles averías, además de incrementar gastos, significan un evidente riesgo de mayor duración para la vuelta al normal funcionamiento de las máquinas.

Otro factor a tener en cuenta sería que las empresas periodísticas isleñas sujetas a reconversión tecnológica no han hecho uso, desde el punto de vista laboral y social, de regulación o flexibilidad de plantillas. El personal, todo el que trabajaba en los talleres de tipografía, ha sido clasificado y ha accedido a las especializaciones exigidas por el nuevo proceso electrónico. De modo que, además de no reducirse los puestos de trabajo (al contrario, se han creado otros nuevos en las secciones de IBM. concretamente), la nueva formación profesional ha representado en Canarias unos costes suplementarios de difícil cuantificación. Naturalmente, en el caso de nuevos periódicos, como *Canarias 7*, la contratación de personal de talleres ha sido mucho menor, ya que sus nuevas máquinas precisan de menos trabajadores.

2. ¿CUANTA PRENSA SE LEE EN CANARIAS?

2.1. Las tiradas y la difusión de los periódicos isleños.

Este es un punto muy espinoso para cualquier periodista. Sin embargo, en aras de la mayor objetividad posible, creemos estar en condiciones de emitir algunos avances válidos o fiables acerca de la difusión de los periódicos diarios en Canarias.

En primer término, hemos de diferenciar el concepto de *difusión* del de *tirada*. La tirada de un periódico es el total de ejemplares que se lanzan con la rotativa, repartiéndose en los puestos de venta, suscripciones, vendedores

callejeros, etc.; esto es, la tirada vendría a ser sinónimo de la presencia numérica del periódico en la calle. En cambio, la difusión es el total de ejemplares que, efectivamente, se han vendido más los que se han regalado, deduciendo las devoluciones de todos los que se repartieron.

Actualmente, los seis diarios de Canarias se hallan controlados, voluntariamente, por la OJD. (Oficina de Justificación de la Difusión). Al aceptar las respectivas empresas la misma fórmula de control, nos encontramos más cerca de la veracidad, y ahorramos no pocas discusiones y cábalas.

Las cifras de difusión que se expresan seguidamente corresponden a la media de la difusión total por número y se han extraído de las actas oficiales:

TITULOS	PROMEDIO DE DIFUSION			
	1983	1982	1981	1980
<i>La Provincia</i>	28.649 ⁽⁷⁾	27.644	26.093	26.523
<i>Diario de Las Palmas</i> ...	11.922	(1)	12.723	13.641
<i>Canarias 7</i>	12.500 ⁽⁴⁾	6.000 ⁽²⁾	(3)	(3)
<i>El Día</i>	23.586	23.768	22.931	21.243
<i>Diario de Avisos</i>	9.919	9.885	(5)	(5)
<i>Jornada</i>	7.841	7.566	6.888	5.005 ⁽⁶⁾

- (1) No aceptó ese año las cifras del control de OJD., y, por tanto, no se hizo pública el acta correspondiente.
- (2) Cantidad estimada en diciembre de 1982, según un directivo de *Canarias 7* a esta Ponencia.
- (3) No existía.
- (4) Cantidad estimada en diciembre de 1983, de martes a viernes. Los sábados, domingos y lunes, las cifras son superiores, según la misma fuente. En todo caso, *Canarias 7* ha solicitado el control de OJD. y las primeras cifras oficiales aparecerán en breve.
- (5) Aún no había pedido el control de OJD.
- (6) El primer mes que se le controló (julio de 1980), su difusión fué de 2.956 ejemplares.
- (7) Mientras las cifras, en 1983, de *La Provincia* y *Diario de Las Palmas* abarcan el período de julio de 1982 a junio de 1983, en todos los demás casos aúden al período enero-diciembre de 1982. Los datos de la anualidad enero-diciembre de 1983 aún no se han facilitado por la OJD. a los propios periódicos cuando se redacta el presente trabajo.

De los 76 periódicos diarios controlados en España, por su difusión, *La Provincia* ocupa el número 33; *El Día*, el 40; *Diario de Las Palmas*, el 49; *Diario de Avisos*, el 55, y *Jornada*, el 59. (Han podido variar últimamente.)

Los domingos (lunes en el caso de *Diario de Las Palmas*) aumentan las difusiones:

TITULOS	PROMEDIO DE DIFUSION			
	1983	1982	1981	1980
<i>La Provincia</i>	38.813	39.429	37.300	36.837
<i>El Día</i>	32.006	28.963	27.960	26.448
<i>Diario de Las Palmas</i> ...	—	16.194	15.921	16.325

Jornada ha solicitado ya control de su difusión los lunes, y es de esperar que, tanto *Diario de Avisos* como *Canarias 7*, pidan, igualmente, controles especiales de los domingos y/o lunes.

De las 47 publicaciones españolas que tenían un control singular del domingo o lunes en 1982, por difusión, *La Provincia* ocupaba el número 16; *El Día* se situaba en el 19, y *Diario de Las Palmas*, en el 35.

Comparando esta última tabla con la primera, llama la atención que tanto *El Día* como *La Provincia* aumentaron su difusión los domingos del último año, controlado entre un 35 y un 36 por 100, con respecto a los demás días de la semana. Y asimismo, que el incremento de *El Día* es superior cada año con respecto al anterior, casi igual que el de *La Provincia*, salvo la inflexión de 1982 en este último diario.

2.2. Los niveles de lectura de periódicos.

Al observar el primero de los cuadros, si damos buenas las cifras aún no comprobadas de *Canarias 7*, y reparamos en que la población residente en el Archipiélago es de 1.429.052 habitantes (8), podría afirmarse que en Canarias se vende un ejemplar de periódico diario local por cada 15/17 habitantes; en tanto que, por ejemplo, hay cinco habitantes por cada vehículo de turismo. Los analfabetos son 90 por cada 1.000 habitantes (32,5 varones y 57,5 mujeres) (9). El Archipiélago tiene una renta *per cápita* de 346.846 pesetas, y

(8) Nos referimos a 1981, en que, según el censo, la población de derecho era de 1.367.646 habitantes.

(9) Fuente: Centro de población 1981 (muestra del 2 por 100). Diciembre 1983. INE.

su renta familiar disponible *per cápita* alcanza las 324.355 pesetas, manteniéndose en el *ranking* regional en el puesto 11 entre las 17 Comunidades Autónomas.

Algunos estudiosos estiman que se venden, en el conjunto de España, setenta ejemplares de diarios por cada 1.000 habitantes, lo que viene a representar la quinta parte del consumo normal de prensa en la Comunidad Económica Europea.

Otros expertos afirman que el consumo español de prensa significa la tercera parte del de los países europeos, exceptuando Portugal, Grecia y Turquía. Y que por cada 1.000 españoles no se llega a leer, o al menos comprar, 90 diarios al año, mientras que en Europa la media se sitúa en alrededor de 230 periódicos. Si ponderamos que las últimas cifras se refieren a tirada de ejemplares y no a difusión (la difusión real suele establecerse por lo común en un 20 por 100 menos que las tiradas), constataremos casi unanimidad entre los analistas.

En definitiva, la banda media en el conjunto de España es de 70/90 ejemplares por cada 1.000 habitantes; en Canarias, 60/80, por lo que quedamos un poco más lejos de las previsiones de la UNESCO., que asigna un mínimo de 100 periódicos al año por cada 1.000 personas en los países desarrollados.

Japón es la nación del mundo donde más prensa se lee. Le sigue Suecia (570 ejemplares por cada 1.000 habitantes). Austria también destaca (más de 500 periódicos por cada 1.000 habitantes), y, sin embargo, en Austria se produce un fenómeno que no parece darse entre nosotros: la enorme diferencia en los niveles de lectura de prensa entre sus provincias. Aquí, siempre en tasas muy inferiores, se guarda una mayor uniformidad o equilibrio, al menos entre Canarias y la Península.

Desde otra perspectiva, los datos consignados no nos dan un resultado exacto del índice verdadero de lectura de prensa en Canarias. Como mucho, nos pueden ayudar a establecer una aproximación, porque después hasta se producen en las islas casos de verdadera picaresca, que no nos resistimos a omitir. Consultados algunos departamentos de circulación, aseguran que han detectado varios episodios sorprendentes de alquiler de periódicos. En algún quiosco o punto de distribución cobran una pequeña cantidad a lectores que devuelven los ejemplares, y, después, se hacen llegar de nuevo a las empresas periodísticas, sin cargo alguno.

De todos modos, se lee poco, muy poco. De tener en cuenta los cálculos de la UNESCO., que establece de tres a cuatro lectores por cada ejemplar de periódico diario, lee prensa local en Canarias alrededor de un 30 por 100 de la población adulta, de modo más o menos habitual.

Además, la frecuencia de lectura de prensa no es uniforme en Canarias. Contamos —como ya hemos comprobado— con esa notable diferencia entre los domingos/lunes y los demás días de la semana, y también con una referencia asimismo ilustrativa. Según una encuesta realizada por determinada entidad tinerfeña (mejor, para uso profesional interno de la misma, y efectuada por una empresa especializada), en septiembre de 1980 habían leído aquí algún periódico durante el mes anterior un 69 por 100 de la población adulta encuestada; un 20 por 100 menos de mujeres.

De los encuestados-lectores, un 85 por 100 eran de Santa Cruz de Tenerife o residían en la capital tinerfeña; un 73,6, de La Laguna; un 71,9, de Icod de los Vinos, y un 49, de Guía de Isora (10).

Ese nivel de lectura contrasta con el de otros países, con los que nos queremos asimilar en tantos aspectos; por ejemplo, con el de la población germano-occidental, donde, entre las personas de catorce a setenta años, reciben la prensa diaria más del 70 por 100, y publicaciones periódicas, un 84 por 100; escucha la radio alrededor del 67 por 100, y ve la televisión cerca de un 75 por 100.

También en la República Federal de Alemania, Prensa, radio y televisión llegan, un día normal de la semana, a más del 95 por 100 de la población entre catorce y setenta años. Como término medio, cada ciudadano permanece más de tres horas y media por día, y casi veinticinco horas a la semana, en contacto con los medios de comunicación; de esas cifras totales, la mitad del tiempo ocupado corresponde solamente a la televisión (11).

Otros datos que hemos tenido en cuenta y valorado para aproximarnos a las cifras ofrecidas sobre Canarias han sido las del papel-prensa entrado en Tenerife, tema en que abundaremos más adelante, al tratar de los costes.

¿Cuánta prensa se lee en relación con el pasado? Enrique Bustamante, Profesor de la Facultad de Ciencias de la Información de Madrid, afirmaba recientemente, en unas declaraciones a Radio Nacional de España, que “el consumo relativo de periódicos disminuyó notablemente en el período franquista respecto al republicano; creció drásticamente durante la transición, y ha vuelto a decrecer en la etapa posterior” (12).

Diríamos al respecto que hace poco más de una década, en 1970, España contaba con un índice de difusión de 104 ejemplares de periódicos diarios por cada 1.000 habitantes. La cifra era baja no sólo comparándola con las

(10) La entidad tinerfeña es una agencia de publicidad que ha rogado discreción de su nombre.

(11) Trabajos de H. Holzer, R. Zoll y E. Henig, editados en München y Hamburgo.

(12) Recogidas por un despacho de la agencia Efe, distribuido por el circuito nacional el 10 de abril de 1984.

de los países más destacados (en aquel entonces, el primer lugar lo ocupaba Suecia, con 534 ejemplares/1.000 habitantes, y Japón el segundo, con 511 ejemplares), sino con otros países de características económicas semejantes a las españolas (13). Pero, desde luego, ese índice de hace catorce años se mostraba superior al actual.

Las tiradas totales de los diarios españoles no han experimentado a lo largo de los catorce años grandes variaciones, por lo que el índice de difusión y de lectura tampoco ha debido oscilar demasiado. Tal vez, desde 1975 a 1979 hubo una especial curiosidad pública por los contenidos esencialmente políticos de las publicaciones, pero ese especial interés da la impresión de haber declinado.

Aunque la cifra no sea tan fiable, y abundando en cuanto antecede, señalemos que en el año 1977 la difusión en España era de 125 ejemplares de periódicos diarios por cada 1.000 habitantes (14).

Si establecemos la comparación Península-Archipiélago, a tener con los datos expresados anteriormente, resulta que aquí —tres años más tarde—, en 1980, la difusión era de 59 ejemplares por cada 1.000 habitantes de población total, no sólo adultos, en ambos casos.

Opina el Profesor Bustamante (15) que “la coincidencia del nacimiento y auge de los medios audiovisuales en los momentos de mínima lectura de prensa ha contribuido a impedir la adquisición de un hábito de lectura”, y en eso podemos estar de acuerdo, si bien el auge, sobre todo de la radio, se ha producido a partir, precisamente, de la transición.

Sin duda, la televisión y la radio han ganado audiencias progresivamente, y un posible desplazamiento publicitario hacia ellos desde la prensa podría llegar a representar graves problemas, más a los periódicos locales de provincias.

En fin, todo parece indicar —y sería conveniente profundizar en el futuro, estudiando dichos aspectos— que el primer vehículo que traslada información a la opinión pública isleña, igual que en la Península, es la televisión; en segundo término, la radio, y en tercer lugar, la prensa. Contar con un análisis adecuado y exacto de tal realidad sería del máximo interés. Como también resulta provechoso en detenerse en fijar en qué medida influyen unos y otros medios en las tomas de decisiones y en las pautas de comportamientos sociales. La impresión de que la prensa influye más en las minorías y élites precisaría de verificación rigurosa.

(13) El índice fué calculado en España sobre la base de 116 periódicos diarios (*Statiscal Yearbook*, editado por la ONU. en 1971).

(14) *Almanaque Mundial 1981*, editado por Editorial América, S. A. Edición para España.

(15) Igual fuente que la señalada en la nota 12.

Por ahora, las inversiones publicitarias se mantienen en los diarios. Los periódicos españoles contabilizaron en 1983 unos ingresos globales de 19.803,2 millones de pesetas, cantidad que representó un 16,09 por 100 de aumento con respecto a 1982, y en este mismo año, el índice había sido un 59,70 por 100 más que en 1981 (16). La cantidad de 1983 significaba un 21,6 por 100 de participación de los diarios en el mercado publicitario del conjunto de los medios.

Frente a esta proporción en los ingresos publicitarios, los periódicos diarios españoles acaparaban, en audiencia, el 33,5 por 100 del público objetivo, según los últimos datos del Estudio General de Medios (período de noviembre 1982 a octubre 1983) (véase anexo núm. 2, pág. 203).

2.3. La Prensa peninsular en Canarias.

De acuerdo con lo señalado al principio de este trabajo, pasemos ahora a señalar la presencia numérica de los periódicos y revistas peninsulares en las islas.

Por lo que hace a los periódicos, diariamente se distribuyen (17) en Tenerife 7.200 ejemplares de diarios, y una vez a la semana —domingo o lunes—, los ejemplares que circulan son 9.900, de acuerdo con este reparto:

TITULOS	Número de ejemplares diarios
<i>El País</i>	2.300 (3.500 los domingos)
<i>As</i>	1.700 (2.500 los lunes)
<i>Diario 16</i>	900 (1.200 los domingos)
<i>Marca</i> (18)	750 (1.000 los lunes)
<i>ABC</i>	650 (800 los domingos)
<i>El Alcázar</i>	350
<i>Pueblo</i>	250
<i>Ya</i>	200
<i>La Vanguardia</i> (19)	100

A los datos anteriores habría que sumarles las suscripciones que llegan a los domicilios de los lectores, directamente, desde Madrid o Barcelona.

(16) Según control de "Represa/Nielsen".

(17) Cifras facilitadas por Distribuidores de Prensa "García y Correa" y otros.

(18) En el caso de *Marca* hay más de un distribuidor para Tenerife, y las cifras indican la suma de los datos conjuntos.

(19) Se distribuye al día siguiente de su salida en Barcelona.

Otro aspecto a destacar sería que las ventas exactas dependen, diariamente, de la llegada de los vuelos. Un retraso de dos horas puede significar una disminución de hasta el 50 por 100 en la difusión. En el cálculo de difusión no ha de olvidarse que las devoluciones medias oscilan entre el 5 y el 30 por 100 de las cifras consignadas (20).

Las ventas de los diarios y revistas peninsulares en Las Palmas, a falta de datos exactos, habría que estimarlas en un 25/30 por 100 con respecto a las de Tenerife, tal como coinciden las consultas verbales efectuadas, con lo que los días normales se repartirían en la capital grancanaria alrededor de 9.000/9.360 ejemplares de los más importantes diarios de Madrid y Barcelona, y los domingos y lunes, entre 12.735 y 12.870 ejemplares.

Acerca de las revistas, las que más circulan en las islas son 39 de las 152 controladas por la OJD, en 1983.

Por periodicidad, hay dieciséis semanales, cinco quincenales, trece mensuales y cinco que engloban en el epígrafe de "Otras".

De entre la prensa extranjera, sólo recogemos la presencia significativa, pero de temporada, de tres revistas alemanas (21), aunque, asimismo, procedería hacer un estudio profundo tanto de periódicos como de revistas.

Circunscribiéndonos a las revistas que proceden de la Península, ésta sería la distribución de las más importantes en 1984, con indicación comparativa respecto a 1982 en aquellas publicaciones en que ha sido posible (véase anexo núm. 3, pág. 204).

De las dieciséis revistas semanales anteriores, la mitad han incrementado su circulación aquí; la han disminuído cinco, y de tres no se dispone de datos comparativos. Es de subrayar que las disminuciones de *Interviú* y *Lib* han sido muy importantes, y las de las demás, significativas. Entre las que aumentaron, los incrementos han sido, en general, moderados.

3. LOS COSTES DE LA PRENSA EN EL ARCHIPIELAGO CANARIO.

3.1. La distribución.

Se ha repetido con frecuencia que la distribución de los periódicos tiene una gran importancia en el proceso de difusión, y es verdad; solo que la distribución no deja de ser un factor económico más. En 1971 existían en

(20) La publicación peninsular con menores devoluciones, de entre las que se distribuyen aquí, es la revista *Muy Interesante*, con un 5 por 100 de las cantidades distribuídas. En todo caso, generalmente las menores devoluciones denotan un mayor ajuste entre tiradas y difusiones.

(21) Son cifras de invierno. En verano se reducen sensiblemente al disminuir el número de visitantes alemanes.

España 11.000 puntos de venta de prensa diaria, aunque tan sólo 5.000 respondían a las características propias de un puesto de venta: un lugar en el que, profesionalmente y de modo habitual, se realiza la oferta de ejemplares de periódicos y revistas y hay posibilidades de adquirirlos. Los 5.000 puestos de venta eran de vendedores profesionales, en tanto que los restantes 6.000 se consideraba que estaban atendidos por personas que compartían esa actividad con el ejercicio de otras tareas comerciales o de otra profesión.

La distribución geográfica de los 11.000 lugares de venta, en porcentajes, asignaba a las Islas Canarias un 4,59 por 100; esto es, aquí había un punto de venta para cada 2.400 habitantes. En tanto que en toda España, y en el supuesto más favorable, existía un punto de venta por cada 3.000 habitantes. Comparándolas con otras provincias, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria ocupaban el décimo y el decimoprimer lugar, respectivamente. Entre ambas totalizaban 505 puntos de venta. Les aventajaban: Barcelona, con 1.091 puntos; Madrid, con 882; Oviedo, con 683; Valencia, con 536; Sevilla, con 409; Málaga, con 355; Navarra, con 327; Zaragoza, con 305, y Vizcaya, con 271.

Pero al considerar como puesto de venta de prensa exclusivamente aquel que es atendido por un vendedor profesional, el índice nacional en España se situaba en 6.800 habitantes por cada puesto de venta. Con referencia a esa misma época, en Francia registraban un puesto de venta exclusivo por cada 1.000 habitantes.

A comienzos de 1984, los puntos de venta en la provincia de Santa Cruz de Tenerife eran 749, y en la de Las Palmas, entre 700 y 800.

Parece claro que la abundancia de puestos de venta puede favorecer la difusión de los periódicos, como también la inmediatez entre la edición de un diario y el momento en que los lectores pueden adquirirlo. En pocas horas, un periódico, que es mercancía tan perecedera, se envejece y pierde grados de interés o todo el interés.

Tal vez, las empresas periodísticas tendrían que revisar, periódicamente, la marcha de los puestos y puntos de venta de diarios, y hasta procurar el promover el aumento de los mismos, si bien no se hallan muy estimulados desde la perspectiva económica. No siempre tienen auténtico interés en aumentar tiradas, a partir de ciertas cifras, por el mayor gasto de papel, aunque, a largo plazo, la abundancia de periódicos distribuidos pueda suscitar más lectores y difusión. Además, en Tenerife (y en el Archipiélago), precisamente por la fragmentación del territorio en islas y por la dispersión de la población, los costes de distribución de prensa son mayores, en general, que en la Península.

Nos hallamos ante un tipo de gastos excepcionales, producidos aquí precisamente por la circunstancia de la insularidad. Por lo demás, a veces, se produce en Canarias el hecho curioso de que algunos propietarios de puntos de venta, justamente por no ser profesionales de distribución de prensa en su sentido exacto, no muestran voluntad de vender más periódicos de los que, por costumbre o rutina, vienen despachando desde el pretérito.

La Administración Pública, a fin de ayudar a crear más puestos de venta de periódicos, intentó, en 1972, poner en marcha un Servicio Comercial de Prensa, que ayudase a las empresas privadas en esta faceta. A tal efecto, se destinaron 25 millones de pesetas a fondo perdido y otras cantidades para préstamos. Pero —por circunstancias que no son del caso— en Canarias no hubo ninguna influencia benéfica de tal propósito, y que tengamos noticia, tampoco en la Península.

En el reparto de ejemplares, junto a los furgones u otros vehículos propios de las empresas o de los repartidores a comisión, o a base de vendedores callejeros (sistemas también comunes a los de la Península), aquí han de utilizarse el avión o los ferries para facilitar los periódicos en las islas menores o periféricas. Ello representa un coste suplementario y, a veces, ante cualquier retraso en salida a la calle de un número, la imposibilidad de su correcta distribución, con las pérdidas también materiales que ello pueda suponer.

Insistimos en que la fragmentación insular y las dificultades de comunicaciones inciden en que distribuir periódicos en Canarias sea más caro que en la Península. No obstante, los costes de distribución están muy en función de los ejemplares vendidos. En 1981 realizamos, como trabajo de esta Ponencia, un cálculo de costes que, incrementándolos ponderadamente, podría servirnos. Estos eran:

	Pesetas/ ejemplar
— Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas (en las capitales) ...	0,75
— Norte de Tenerife y norte de Gran Canaria	0,70
— Sur de Tenerife y sur de Gran Canaria (22)	0,30
— Envíos normales a otras islas y Península	25,00
— Europa (23)	30,11
— Venezuela (23)	56,11

- (22) Abarata los costes el volumen de periódicos repartidos en los aeropuertos. Porque, en otro caso, de hecho el Sur de Tenerife representa por sí mismo mayores costes. Se difunden muchos menos ejemplares que en el Norte.
- (23) En los casos de Europa y Venezuela, con retrasos de más de quince días en la recepción por parte de sus destinatarios.

Para anticipar la distribución por parte de los periódicos tinerfeños en La Palma, La Gomera, El Hierro o Gran Canaria, deben costearse entre 1,25 y 1,50 pesetas por ejemplar, y lo mismo los periódicos grancanarios con respecto a Lanzarote, Fuerteventura, La Palma o Tenerife.

A la bonificación del 20 por 100 de los periódicos vendidos y facturados en los puntos de venta no se les hace comentarios, porque aquí tal práctica viene a ser idéntica a la de la Península: se trata del salario de los vendedores. Por otro lado, varias de las publicaciones peninsulares se distribuyen en las islas con una sobretasa de 10 pesetas/ejemplar sobre el precio oficial de venta que ostentan en sus portadas o primeras planas.

3.2. El papel-prensa.

En toda España, el consumo aparente de papel-prensa en 1980, comparado con el de 1979, fué de (24):

CLASES DE PAPEL	1980 (toneladas)	1979 (toneladas)	Aumento (toneladas)	Porcentaje
Papel nacional	109.734	107.785	1.949	1,8
De importación:				
P. A. 48 - 01. A1	60.779	52.101	8.678	16,6
P. A. 48 - 01. A2	24.957	19.996	4.961	24,8
<i>Total importación</i>	85.736	72.097	13.639	18,9
<i>Consumo aparente total..</i>	195.470	179.882	15.588	8,66

El aumento de consumo en 1979 respecto a 1978 fué de 15.000 toneladas (9 por 100), y el contingente de papel nacional para 1981 fué de 135.000 toneladas.

De los contingentes de papel nacional no se consume ni un kilogramo de Canarias, por diversas circunstancias: la calidad no es buena y puede afectar a los rodillos de las rotativas; no reproduce con nitidez los colores; las roturas son más frecuentes que con papel extranjero, con lo que se retrasa el tiempo de tirada en máquinas y se inutilizan más kilogramos de papel, y, sobre todo, el puertofranquismo permite la libertad importadora en las islas. El papel nacional, sin embargo, está compensado o primado por el Estado, con lo que el precio varía.

(24) Datos aportados por el Pleno de la Asociación de Editores de Diarios Españoles de fecha 29 de enero de 1981.

El consumo aparente total de papel-prensa en Canarias durante 1980 fué de 2.721.636 kg en la provincia de Santa Cruz de Tenerife (25), y otra cantidad que se calculaba similar, o ligeramente superior, en la provincia de Las Palmas, lo que totalizaría para el Archipiélago unas 5.500 toneladas.

Tal consumo de papel en Canarias venía a representar el 6,34 por 100 del total importado ese año por España, y el 2,81 por 100 del aparente consumo total de los periódicos españoles en dicha anualidad.

En 1983, el total de papel-prensa importado por los periódicos de Santa Cruz de Tenerife ascendía a 2.600/2.700 toneladas (26), cantidad casi igual a la de 1980, y el importado por Las Palmas, de alrededor de 3.200 toneladas, lo que globalizó unas 6.000 toneladas.

Fundamentalmente, el papel importado por los periódicos isleños es sueco y finés (27). El ritmo de importaciones es variable; mientras en Las Palmas realizan sólo una o dos importaciones anuales, *Diario de Avisos* hace unas cinco anuales, y *El Día y Jornada*, una mensual. En consecuencia, los stocks y reservas en Las Palmas son superiores, y se garantiza más la salida de los periódicos frente a posibles contingencias imprevistas. El tipo de papel que se importa tampoco es igual, ni los precios.

En 1981 aumentó el precio 13 dólares/tonelada para el papel alisado de 48,8 gramos (el que entonces se consumía aquí) y de 25 dólares/tonelada para el papel Hi-Fi de 52 gramos (28).

En 1983, el precio del papel-prensa de 48,8 gramos era de 59.510 pesetas la tonelada, y el de 45 gramos, 64.480 pesetas/tonelada (29).

Para 1984, la elevación ha sido de un 15 por 100, costando 73.930 pesetas la tonelada de papel de 45 gramos, y 67.735 pesetas la tonelada de papel de 48 gramos (30).

En los dos últimos años se ha producido también un cambio apreciable. Antes debían pagarse las facturas de papel en dólares, y ahora los pagos se efectúan en pesetas convertibles. La fórmula fué ofrecida por los propios proveedores nórdicos, a la vista de las subidas del dólar.

-
- (25) Información procedente de fuentes relacionadas con el puerto de Santa Cruz de Tenerife, sobre el total de 6.651 bobinas llegadas a muelle.
- (26) Unas 2.000 toneladas para *El Día-Jornada*, y alrededor de 600/700 toneladas para *Diario de Avisos*.
- (27) Más sueco en Las Palmas, sólo sueco para *Diario de Avisos*, y finés y sueco para *El Día-Jornada*.
- (28) Se aclara que cuando hablamos de gramos, en el tipo de papel-prensa, se quiere decir que, en el primer caso, un metro cuadrado de papel pesa 48,8 gramos, y en el segundo caso, un metro cuadrado pesa 52 gramos.
- (29) *El Día-Jornada* consumen de 45 gramos y *Diario de Avisos*, de 48,8 gramos.
- (30) Precios sólo para Canarias, francos de destino, sin incluir gastos de despacho y aranceles.

La tendencia por parte de los periódicos es a consumir papel de 45 gramos y aun menos. De este modo, por cada bobina se logran más unidades de ejemplares, el rendimiento es mayor, la calidad del producto no se resiente, se exigen menos cambios de bobinas y, por tanto, la tirada acaba antes, etc.

La diferencia entre la Península y Canarias radica en los precios de los fletes. Aquí son mayores, por las distancias, y aunque desde 1980 se consigue para el papel-prensa con destino a Canarias una compensación de ocho dólares la tonelada, esta "prima a la insularidad" es más coyuntural que institucional. Del papel-prensa consumido por los diarios peninsulares de los contingentes nacionales, se entiende que su pago incluye los transportes hasta el pie de rotativa. Aquí, los fletes abarcan hasta el pie de barco, en los muelles; trasladar ese papel a los respectivos diarios puede suponer, tanto en Las Palmas como en Tenerife, costos suplementarios de unas dos pesetas por kilogramo de papel.

En este epígrafe del papel, los gastos o costes señalados (luego el precio del ejemplar, cuando el lector lo compra, es idéntico aquí que en la Península) merecerían unas ayudas que cubriesen tales costes superiores o excepcionales por el hecho de la insularidad.

3.3. Otros gastos.

Habría que incluir y contemplar, además, los superiores gastos telefónicos en Canarias que en la Península a la hora de hacer un periódico, así como otros varios.

En las islas, el uso de líneas telefónicas para las Redacciones, los télex, teletipos, transmisiones de telefotos, etc., encarecen el proceso productivo.

3.4. Las subvenciones.

Con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, el Real Decreto 2.740/1983, de 26 de octubre, estableció subvenciones para las empresas periodísticas. Fueron tres tipos de ayudas: a la difusión obtenida en 1982, por consumo de papel-prensa de producción nacional y por reconversión tecnológica.

La cuantía de la subvención por difusión fué el resultado de multiplicar la difusión media diaria durante 1982 por el siguiente baremo acumulativo:

- Hasta 5.000 ejemplares de difusión media diaria: 3 pesetas/ejemplar.
- De 5.001 a 50.000 ejemplares de difusión media diaria: 1,10 pesetas/ejemplar.
- De 50.001 ejemplares en adelante de difusión media diaria: 0,60 pesetas/ejemplar.

Las empresas de Canarias, las de Baleares y las de Ceuta y Melilla recibieron una subvención complementaria de 0,40 pesetas/ejemplar, en atención a las especiales características en la difusión (31).

Por difusión en el extranjero, se otorgó una ayuda de 12 pesetas/ejemplar exportado.

Es claro que estas ayudas se muestran insuficientes en el caso de Canarias, aunque sientan un precedente. No hay que olvidar que las del papel-prensa no alcanzan a las empresas del Archipiélago canario.

De las Comunidades Autónomas, sólo la Generalitat presupuestó, para 1984, ayudas por un total de 100 millones de pesetas para subvencionar publicaciones periódicas escritas total o parcialmente en catalán.

En el proyecto de ayudas por parte del Estado para 1984 a las empresas privadas españolas, el Gobierno quiere vincular las subvenciones al pago de posibles deudas atrasadas a la Seguridad Social y a la constitución de Consejos de Redacción. Muchos editores y empresarios interpretan esas medidas o condicionamientos como auténticas limitaciones a la libertad empresarial, que preserva la Constitución.

Sea como fuere, la prensa de Canarias está insuficientemente subvencionada, e incluso ha de soportar una competencia desigual y desleal del propio Estado, a través de una única televisión y de una cadena de emisoras de radio comerciales (Radio Cadena Española) que absorben, sobre todo la primera, la parte del león del volumen publicitario (32).

Pero podrían contemplarse otros tipos de ayudas a la prensa en las islas. Aún no se ha producido hasta la fecha un planteamiento rigurosos para, entre otros, procurar que el nivel de lectura de prensa sea mayor del que es en realidad; sería un tema a estudiar en profundidad. La clave, tal vez no se halle sólo en los contenidos de los propios periódicos diarios; acaso, se se programaran campañas en este sentido, deberían fundamentarse los apoyos en la radio y la televisión estatales: medios de comunicación que llegan a la inmensa mayoría del pueblo y que podrían motivar con eficacia un mayor interés hacia la información escrita y la opinión, lo que denomina *información en profundidad*, que forma y que sirve de complemento de los primeros mensajes que llegan directamente a los hogares a través de los transistores y pantallas de televisión.

(31) Véase datos reflejados en el epígrafe de "La distribución", de este mismo trabajo.

(32) Más de 50.000 millones de pesetas en 1983, a falta de incluir los ingresos por publicidad en los centros regionales de Andalucía, Murcia y País Vasco, al no haberse cerrado aún sus balances.

4. LA FORMACION DE LOS PROFESIONALES DEL PERIODISMO.

Ya se ha indicado con anterioridad que sólo merced al interés de los propios trabajadores y a los cursillos organizados por las empresas periodísticas isleñas, se ha conseguido adecuar el nivel de especialización de los empleados a los procesos electrónicos. Cuando se han querido comprobar las experiencias de las empresas peninsulares en este campo, lógicamente, la distancia ha representado unos gastos o costes superiores a los tenidos en la Península. Eso, en cuanto al personal de talleres o de administración.

Por lo que se refiere a los periodistas, al no existir Facultad de Ciencias de la Información en el Archipiélago, los aspirantes a alcanzar el título correspondiente han de trasladarse a Madrid, Barcelona, Pamplona, Bilbao, etcétera. Y para ello plantea la siguiente disyuntiva: o los naturales o residentes en Canarias han de hacer frente a unos especiales costes en unos estudios, o acceden al trabajo periodístico sin la debida titulación académica, por la vía práctica profesional y autoformación.

Creemos interesante recordar que, desde comienzo de los años 60 a mediados del 70, existió una Sección de Periodismo en la Universidad de La Laguna. Estaba atendida por Profesores de la Facultad de Filosofía y Letras o de la Facultad de Derecho, y en las materias específicamente técnicas y profesionales, por periodistas de los distintos medios informativos tinerfeños; de esa Sección de Periodismo salieron varias promociones. Al quedar suprimida la Escuela Oficial de Periodismo de Madrid, de la que dependía orgánicamente la indicada Sección, y crearse las Facultades de Ciencias de la Información, quedó suprimido el Centro de La Laguna, con la gran paradoja de haber sido, junto con el Instituto Superior de Periodismo de la Universidad de Navarra, el primer Centro donde el periodismo se impartió con carácter universitario antes de erigirse las Facultades.

En marzo de 1983, la Universidad de La Laguna y la Asociación de la Prensa de Santa Cruz de Tenerife organizaron un Curso de Iniciación al Periodismo, en el Instituto de Ciencias Políticas y Sociales. La matriculación y asistencia al mismo constituyeron un rotundo éxito; todo hacia prever que las actividades de iniciación, reciclaje y/o actualización de los profesionales del periodismo continuarían, y el curso no quedaría en una iniciativa aislada. Esa esperanza se mantiene, ampliamente compartida, y el nuevo equipo rectoral de la Universidad de La Laguna ha incluido a Ciencias de la Información como una de las Facultades a crear en el primer Centro docente de Canarias.

Es, por supuesto, necesario que se cree tal Facultad, o algún ciclo de la misma. Semejante iniciativa ha de contar con los mayores respaldos sociales e institucionales.

5. CONCLUSIONES:

- 1.^a Apoyar la creación de la Facultad de Ciencias de la Información en la Universidad de La Laguna, o algún ciclo de la misma.
- 2.^a Para despejar el futuro de la Prensa isleña, se considera indispensable primar adecuadamente los fletes, así como aplicar unas tarifas especiales telefónicas, postales, etc.
- 3.^a Se considera conveniente estudiar la posibilidad de que la prensa del Archipiélago pueda ser enviada en tiempo oportuno a Venezuela, al objeto de tener informada puntualmente a la población canaria residente en aquel país.
- 4.^a Con estricto respeto a la libertad empresarial, arbitrar un sistema de subvenciones, ayudas y apoyos que faciliten una mayor lectura y garanticen la supervivencia de la propia prensa.

ANEXO NÚM. 1

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Total España	117 (100 %)	118 (100 %)	124 (100 %)	113 (100 %)	106 (100 %)	106 (100 %)	100 (100 %)	94 (100 %)
Total Canarias	5 (4,27 %)	6 (5,08 %)	6 (4,84 %)	6 (5,31 %)	7 (6,60 %)	7 (6,60 %)	7 (7,00 %)	6 (6,38 %)
Santa Cruz de Tenerife	2 (1,71 %)	3 (2,54 %)	3 (2,42 %)	3 (2,65 %)	4 (3,77 %)	4 (3,77 %)	3 (3,00 %)	3 (3,19 %)
Las Palmas	3 (2,56 %)	3 (2,54 %)	3 (2,42 %)	3 (2,65 %)	3 (2,83 %)	3 (2,83 %)	4 (4,00 %)	3 (3,19 %)

NOTA.—Los datos de los tres últimos años son aproximados a nivel nacional.

ANEXO NÚM. 2

AUDIENCIA DEL MEDIO PRENSA DIARIA

REGIONES	Público objetivo	Audiencia diarios	Porcentaje sobre público objetivo	Porcentaje sobre total nacional
Andalucía	4.494.000	1.078.560	24,0	12,1
Aragón	935.000	281.435	30,1	3,2
Asturias	864.000	416.448	48,2	4,7
Baleares	512.000	201.728	39,4	2,3
Cantabria	382.000	196.730	51,5	2,2
Castilla/León	1.952.000	575.840	29,5	6,5
Castilla/La Mancha	1.202.000	237.996	19,8	2,7
Cataluña	4.433.000	1.507.220	34,0	17,0
Extremadura	770.000	188.650	23,5	2,1
Galicia	2.099.000	936.154	44,6	10,6
Madrid	3.395.000	1.290.100	38,0	14,5
Murcia	668.000	209.752	31,4	2,4
Navarra	376.000	156.792	41,7	1,8
Comunidad Valenciana ...	2.659.000	693.999	26,1	7,8
País Vasco	1.539.000	829.521	53,9	9,4
La Rioja	193.000	67.164	34,8	0,8
TOTAL	26.473.000	8.868.455	33,5	—

NOTA.—Cuadro elaborado en base a los datos de EGM., por la revista *Campaña* núm. 236, de febrero de 1984 (segunda quincena).

ANEXO NÚM. 3

a) SEMANALES:

TITULOS	Marzo de 1984	Marzo de 1982
1. <i>Pronto</i>	9.000	12.000
2. <i>Hola</i>	7.200	5.600
3. <i>Semana</i>	5.600	5.000
4. <i>Garbo</i>	6.000	4.500
5. <i>Lecturas</i>	5.400	4.500
6. <i>Interviu</i>	5.300	12.200
7. <i>Diez Minutos</i>	4.600	6.100
8. <i>Cambio 16</i>	3.950	—
9. <i>Líb</i>	2.300	4.800
10. <i>Tiempo</i>	1.800	—
11. <i>El Caso</i>	1.600	—
12. <i>El Jueves</i>	1.450	1.150
13. <i>Sal y Pimienta</i>	900	1.300
14. <i>El Pápus</i>	800	1.200
15. <i>Quiz</i>	600	400
16. <i>Tele-Radio</i>	125	75

b) QUINCENALES:

TITULOS	Marzo de 1984	Marzo de 1982
1. <i>Super Pop</i>	2.100	—
2. <i>Dunia</i>	1.600	1.200
3. <i>El Hogar y la Moda</i>	800	—
4. <i>Cábala</i>	600	400
5. <i>Conocer</i>	600	—

c) MENSUALES:

TITULOS	Marzo de 1984	Marzo de 1982
1. <i>Tele-Programa</i>	8.900	8.000
2. <i>Burda</i>	3.500	(24)
3. <i>Ser Padres</i>	1.800	1.500
4. <i>Canarias Motor</i>	1.700	(24)
5. <i>Muy Interesante</i>	1.600	900
6. <i>Penthouse</i>	1.400	(24)
7. <i>Don Balón</i>	1.200	(24)
8. <i>Pay Boy</i>	800	(24)
9. <i>Selecciones del R. D.</i>	650	650
10. <i>Fotogramas</i>	300	250
11. <i>Avión Revue</i>	300	(24)
12. <i>Ciudadano</i>	250	300
13. <i>Defensa</i>	75	(24)

d) OTRAS:

TITULOS	Marzo de 1984	Marzo de 1982
1. <i>Nuevo Vale</i>	4.100	3.200
2. <i>Nuevo Algo</i>	975	(24)
3. <i>Motor 16</i>	650	(24)
4. <i>Historia 16</i>	400	400
5. <i>El Socialista</i>	150	(24)

e) EXTRANJERAS:

TITULOS	Marzo de 1984	Marzo de 1982
1. <i>Stern</i>	1.800	(24)
2. <i>Bunte</i>	1.700	(24)
3. <i>Quick</i>	1.600	(24)

6. BIBLIOGRAFIA.

- ALFONSO NIETO: *La empresa periodística en España*.—Ediciones Universidad de Navarra, S. A. Pamplona.
- POYAL COSTA, J. L.: *Las nuevas técnicas de organización de la empresa periodística*.—Gráficas Summa. Oviedo.
- Statistical Yearbook*.—Naciones Unidas, 1971.
- “Reseña de conferencia de Antonio Garrido”.—*ABC*.
- “Artículo sobre subvenciones a la empresa”.—*Ya*, 27-XI-1980, pág. 22.
- HORST HOLZER: *Sociología de la comunicación*.—Akal Editor. Madrid.
- Boletines de OJD. (Oficina de Justificación de la Difusión).
- Copia del acta del Pleno de la Asociación de Editores de Diarios Españoles, de fecha 29 de enero de 1981.
- Folleto *Datos básicos de la provincia, 1980*.—Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife, febrero 1981. Gráficas Tenerife.
- Almanaque Mundial 1981*.—Editorial América, S. A. Edición para España. Madrid.
- Consultas a empresas y periodistas de Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas de Gran Canaria.
- Renta Nacional de España y su distribución provincial, 1981*.—Banco de Bilbao.
- Revista *Campaña*.
- Anuarios *El País*.
- Revista *AEDE*.
- Agenda de la Comunicación*.

SEMINARIO CIVICO MILITAR DE CANARIAS

C I C L O I I

4.^a P O N E N C I A

Tema: «COSTES DE LA INSULARIDAD A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZOS EN LAS RELACIONES HUMANAS».

INTEGRANTES DE LA 4.ª PONENCIA

● **Presidente militar:**

D. José Escandell Medina, Coronel de Artillería, Jefe de la Zona de Reclutamiento y Movilización núm. 112 de Las Palmas de Gran Canaria.

● **Presidente civil:**

D. Manuel Ferrer Sot, Delegado de Hacienda de Las Palmas.

● **Secretario:**

D. Pedro Cabezudo Artero, Comandante de Infantería, DEM., del Estado Mayor de la 2.ª Jefatura de Tropas de Canarias (Las Palmas).

● **Vocales civiles:**

D. Francisco Alvarez del Buergo, Delegado provincial del Instituto Nacional de Estadística de Santa Cruz de Tenerife.

D. José Jiménez Suárez, Ingeniero de Caminos, miembro del Gabinete Técnico del Cabildo de Las Palmas.

D. Jacinto Artiles Ramírez, Economista, miembro del Gabinete Técnico del Cabildo de Las Palmas.

D. Juan José Niño Peñaranda, Delegado Gerente de Líneas Aéreas Iberia, de Las Palmas.

D. Dalmacio Benítez Cruz, Economista, del Gobierno Civil de Las Palmas.

D. Ernesto Lesmes Fúster, Administrador principal de Puertos Francos de Las Palmas.

D. Marcelo Alvarez Francisco, Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorro de Las Palmas de Gran Canaria.

● **Vocales militares:**

- D. Antonio Moreno Pinedo, Comandante Interventor, de los Servicios de Intervención de Las Palmas.
- D. Manuel Molina Ubeda, Comandante Médico, del Hospital Militar de Las Palmas.
- D. Rafael Mira Torregrosa, Comandante de Aviación (EA.), DEM., de la Zona Aérea de Canarias.
- D. José Pola Gracia, Capitán de Artillería, del Regimiento Mixto de Artillería núm. 94 (Las Palmas).
- D. Federico Cerpa Acosta, Teniente de Infantería, del Regimiento de Infantería «Canarias» núm. 50 (Las Palmas).

INDICE

	<u>Páginas</u>
Introducción	213
Marco económico	216
La insularidad y el índice de precios al consumo	218
Recursos humanos	220
Soporte psicológico	222
Los recursos del agua, la insularidad y la calidad de vida	233
Costos de la sanidad	235
Esparcimiento y deportes	240
Costos de insularidad en situaciones de emergencia	246

INTRODUCCION

Parece imprescindible que, para un mejor y más fácil encuadramiento de la Ponencia, se describa previamente el marco natural de referencia en que se apoye, pues podría resultar un vano intento realizar cualquier ensayo sin tener visión de conjunto del medio social y económico, del medio real que le ha de servir de soporte.

Sin embargo, estudiadas en el I Seminario Civil Militar, en otras Ponencias de este Ciclo II y, en fin, en la numerosa documentación existente, es necesario entresacar de esa abundante bibliografía aquellos rasgos del sistema socioeconómico que más convengan al del objetivo de la Ponencia, prescindiendo, al delimitar el entorno, del análisis descriptivo sectorial que correspondería a otras Ponencias más específicas.

La primera característica a tener en cuenta a propósito del objetivo general de este estudio es la insularidad y aislamiento que se plantea en la generalidad de las comunidades insulares cuando éstas están formadas por islas de reducido tamaño. Estas características no se encuentran en islas con una superficie superior a los 10.000 km², en las que muchas de las actividades no tienen la más remota conexión con el mar o la costa, y en las cuales el hecho de la topografía insular es de pequeño o nulo significado en la percepción de la mayoría de los habitantes (MAB-7).

La pequeña dimensión unitaria y el relativo aislamiento de las islas significan que la eficiente explotación de los recursos es de la mayor importancia para sus habitantes, sobre todo cuando aquéllos son escasos en número y diversificación, recursos que, además de limitados, son frecuentemente irrenovables y en los que las consecuencias de los errores sobre los mismos son generalmente más inmediatas, más severas y menos remediables que para los mismos errores cometidos en los continentes.

La escasa dimensión territorial implica la existencia de fuertes tensiones espaciales que actúan sobre la posibilidad de incrementar la producción, cara a las necesidades de desarrollo o a la presión demográfica.

Por su parte, el aislamiento para muchas islas se traduce en muchos problemas económicos que provienen de una ubicación marginal. En estas condiciones tiene que existir un entendimiento de la "capacidad de gestión y realización" de las islas y de los medios por los que se puede usar y planificar de forma más eficiente los recursos insulares, pues nada es más susceptible a la degradación del medio ambiente de los ecosistemas insulares que sus recursos estén mal administrados. Por ello es de la mayor trascendencia que los resultados de las influencias externas, o los resultados de sus propias acciones, no causen daños a su medio ambiental, que podría ser irreversible y afectar a los propios insulares.

El citado informe MAB-7 recoge otros aspectos que pueden constituir implícitamente un coste que, aunque no medible, fácilmente puede ser percibido. He aquí algunas de estas consideraciones:

- La percepción de la situación en período de cambio por los isleños es de la mayor importancia: frecuentemente se percibe que disminuye el significado de la vida en la isla mientras crece la escala de impacto de las fuerzas externas.
- Los pequeños números y las limitadas oportunidades de instrucción dejan permanentemente a los isleños sin la población local que se necesita para realizar ciertos papeles cruciales, por lo que se requiere una anormalmente alta dependencia de la experiencia o expertos exteriores.
- Los isleños, más que la población de los grandes países, sufren la compresión del sistema interno a través de las demandas del sistema externo. Debido a las limitadas oportunidades y a la inestabilidad económica de muchas de las oportunidades de que dispone el sistema externo, los isleños adoptan múltiples papeles sociales y económicos; existe una menor diferencia de papeles (cargos) que en los continentes.
- De todas las fuerzas externas con que tropiezan las islas, el turismo es la más severa, y en muchas zonas se está sufriendo casi una expansión expotencial. El turismo se vislumbra como un uso principal de los recursos insulares y como principal fuente de ingresos, actual o potencial; en muchas islas se ve como la única esperanza para el crecimiento económico. Sin embargo, puede afectar de gran manera a la percepción que los isleños tienen del mundo exterior y su relación con él.
- En algunas zonas insulares, el impacto del mundo exterior es tan profundo que el sistema insular ha perdido gran parte de su capacidad interna para evitar la degradación ambiental o para satisfacer las necesidades humanas.

- Contemplar la amplia gama de factores económicos, sociales y ecológicos que influyen en las relaciones hombre/biosfera y su interacción, tiene la mayor importancia para el futuro bienestar de las comunidades insulares, ya que la ignorancia de los unos puede rápidamente cambiar la influencia de los otros.
- La pobreza de algunas islas es resultante no sólo de una ubicación periférica, sino también de una limitada o restringida gama de recursos y de niveles de baja productividad.
- La emigración, alta en determinados ciclos económicos, es consecuencia no sólo de unos servicios inadecuados, de la falta de empleo y del exceso de población, sino también de los problemas psicológicos y sociales relacionados con la percepción de la pequeñez y el aislamiento.

Si hasta aquí quedan comentadas algunas características que se dan en la generalidad de los territorios insulares, en una inmediata descripción trataremos de proyectar estos parámetros hacia las Islas Canarias, procurando dar el mayor énfasis —puesto que de relaciones humanas trata la Ponencia— sobre el hombre y sobre los problemas de los isleños en su contexto ambiental.

Canarias ha constituido secularmente un territorio fraccionado perfectamente diferenciado en su conjunto del resto de la Nación. Ni siquiera la creciente interrelación entre las áreas peninsular e insular, bien a través del comercio o de las intensas relaciones humanas han podido desvirtuar en la presente hora esta primera definición.

La localización geográfica marca su destino, unas veces traducido en sacrificio y mayores costes, y en otras, en indudables beneficios que la ventaja de su situación proporciona al comunicarlas con todos los grandes centros mundiales de la producción.

Para A. Carballo Cotanda, “el dictado de la geografía, por cuanto encierra e implica como elemento infraestructural decisivo y definitivamente determinante, ha dejado siempre su impronta en el costoso proceso de desarrollo económico y social del Archipiélago, haciendo difícilmente reductible a los patrones que sirven de marco a la economía peninsular los elementos que condicionan la propia de las islas”, de donde se podrían concretar las siguientes consideraciones:

- El “imperativo geográfico” (vs. “diferenciación canaria”) queda plenamente justificado si se piensa que cuanto acontece de fundamental y especial en las islas, en cualquiera de los órdenes, acaba por encontrar casi invariablemente su última explicación en esa localización territorial.

- La economía insular sigue siendo profundamente cambiante e inestable, de difícil estructura y de crónicos y acusados desequilibrios.
- Se manifiestan las islas extraordinariamente sensibles a los sucesos económicos externos, de los que, en gran medida, depende su progreso. “La manifestación más importante del sistema económico canario, que constituye una constante historia en su desarrollo, es la necesidad de su apertura al exterior. La economía regional canaria es una economía plenamente abierta al comercio exterior.”

MARCO ECONOMICO

Con una extensión superficial de 7.273 kilómetros cuadrados y una población actual de alrededor de 1,5 millones de habitantes, el Archipiélago canario es una de las zonas con mayor densidad de población de España. De las siete islas, las principales concentran el 87 por 100 de la población regional, y sus dos capitales de provincia absorben el 50 por 100 del total poblacional.

Su superficie ocupa el 1,44 por 100 del territorio nacional, asentado al 3,5 por 100 de la población española. Esta población, cuya estructura por edades permite definirla como joven y de lento envejecimiento, tiene la más alta tasa de crecimiento vegetativo, más del doble de la media nacional, lo que hace descender la renta regional *per cápita*, a pesar de haber crecido la renta producida en Canarias a un ritmo superior al del nivel nacional.

En contraste con los parámetros demográficos, presentan las islas una tasa de actividad de las más bajas de España (el 30,6 por 100 frente al 36,29 para 1977).

La producción regional bruta (VAB.) alcanzó una mejoría en la posición que ocupaba en 1977 (el 2,98 por 100 del total nacional) con respecto a 1975 (el 2,82 por 100), situándose sobre los 257.000 millones de pesetas, que, sectorialmente, quedaban distribuidos en un 70,54 por 100 que aportan los servicios; un 21,14, la industria (incluida la construcción, con un 9,46); un 6,72, de la agricultura, y el 1,60, de la pesca.

Para 1977, el ingreso por habitante significaba el 78,7 por 100 de la media nacional, es decir, 169.418 pesetas por habitante. Estas cifras colocan a Canarias delante de Extremadura, Galicia, Andalucía y Castilla-La Mancha (salvo Madrid), e inmediatamente detrás de Castilla-León; la renta canaria por habitante era 1,34 veces la de Extremadura (la más pobre) y del 60 por 100 de la región Vasco-Navarra (la más rica).

Desde la vertiente de la población ocupada, los datos manifiestan el mismo desajuste observado en la producción, concentrándose la mayor parte de la población activa en los *servicios*.

Este conjunto de desequilibrios (en la producción, en el crecimiento poblacional, en la concentración de la población, en la ocupación, en la distribución, etc.), ligados a un nivel de subdesarrollo, están íntimamente conectados con la condición geopolítica de la región.

La casi generalidad de los estudios realizados sobre Canarias coinciden en definir su situación a partir de unos tradicionales parámetros, entre los que cabe citar:

- Su alta tasa de crecimiento vegetativo y la baja cualificación laboral.
- Desajuste en la estructura social.
- Tendencias al monocultivo, con predominio del modelo exportador y comercial.
- Saturación de los servicios, encubriendo gran parte del subdesempleo.
- Saturación de los centros urbanos.
- Desequilibrio entre islas (islas centrales y periféricas).
- Presión y deterioro sobre los ecosistemas insulares.
- Distancia a los mercados exteriores habituales, lo que se traduce en tiempo y coste de transportes, que afectan a los precios de venta de los productos exportados y a los precios de compra de los importados.
- Distancia económica entre las diferentes islas. Viene a ser la “doble insularidad” que soportan las islas no capitalinas.
- Escasa dimensión de la producción, especialmente de la industrial, incapaz de absorber el crecimiento de la población.

Desde la perspectiva de la Ponencia, conviene, de estas características desfavorables, resaltar que, si bien Canarias no se sitúa entre las regiones españolas en peor posición, sí tienen sus problemas unas dimensiones propias: las “particularidades” que se traducen en mayores costes, los de la insularidad, y que cabe resumirlas en:

- La distancia, desventaja comparativa respecto al exterior, así como graves obstáculos al tráfico dentro de todas las islas del Archipiélago.
- La estrechez de su base económica, que, aparte de los problemas de dimensión, presiona y crea una configuración sociológica diferente.
- Las limitaciones en los recursos, especialmente del agua, y la carencia de materias primas.
- La fuerte dependencia entre renta e importaciones en la región, así como los efectos negativos sobre el crecimiento económico por la ausencia de estrategias basadas en la sustitución de importaciones.

LA INSULARIDAD Y EL INDICE DE PRECIOS AL CONSUMO

1. INTRODUCCION.

Es sobradamente conocido que los índices de precios al consumo —antes índices del coste de la vida— son un instrumento estadístico de medida, que indica la evolución del conjunto de precios de artículos que consumen las familias, incluyendo dentro de la palabra *artículos* a los bienes que adquieren y los productos y servicios que gastan.

En cualquier caso es un indicador que mide la faceta del consumo en la inflación de la economía canaria.

Siguiendo los argumentos expuestos por el CIES. en su libro *Economía canaria 1976*, la inflación en Canarias se caracteriza por los siguientes hechos:

- 1.º La inflación no es un mero registro mental de subidas de precios, sino que conlleva repartos de rentas y salarios y es, al mismo tiempo, un mecanismo regulador de la distribución del ingreso.
- 2.º Junto a estas subidas de precios conviven crecimientos justificados, actividades especulativas, tasas artificiales de beneficios que se trasladan de forma anómala a los beneficios sin la redistribución necesaria del producto total.
- 3.º Todo lo expuesto conduce a que la inflación tiene una repercusión excesiva y no equitativa en los perceptores de rentas fijas, que desalienta el ahorro, estimula el consumo y aumenta la dependencia exterior.
- 4.º Esta dependencia externa se incrementa excesivamente por nuestro carácter insular, ya que nuestra estructura comercial importadora acusa muy sensiblemente los cambios operados en los precios exteriores, y parece el hecho diferencial de esta inflación transmitida desde el exterior, con una repercusión superior al conjunto nacional.
- 5.º Sobre estas realidades planean y operan otros factores que desvirtúan la realidad inflacionaria canaria; se trata de las deficientes y especiales redes de comercialización, las instituciones recaudadoras en puertos (excesivamente burocratizadas), la debilidad de la oferta internacional, etc. Todo ello, junto con la inflación importada, suele ser la causa real —a veces manipulada— del pretexto alcista de los precios.
- 6.º A todo lo ya expuesto hay que añadir las variables exógenas en la formación de los precios, que son el transporte y los tipos de cambio. La economía canaria las detecta fuertemente, e inciden directamente en el coste de la insularidad.

7.º Señalaremos, por último, que el estancamiento económico de la región, el alto índice de desempleo y una elevada tasa de inflación, son los ingredientes destacados que deben tenerse en cuenta, junto con lo anteriormente expuesto, a la hora de hacer comparaciones.

2. LOS ÍNDICES DE PRECIOS AL CONSUMO Y SU EVOLUCION.

Destacada ya la relatividad de este índice, conviene incidir en lo que representa.

Siguiendo a Könus, definimos el *nivel de vida* como el “conjunto de bienes y servicios que una persona consume o emplea en un período dado”, con lo que estamos valorando la “cesta de la compra” en dinero corriente. Desde esta óptica, dos personas con “cestas de la compra” distintas, pero que cuestan lo mismo, tienen el mismo *nivel de vida*. No obstante, hay que destacar que en esta medida influye el clima, los hábitos y costumbres, la dimensión del núcleo urbano y muchas variables físicas demográficas y sociológicas más. De ahí, que los índices de precios al consumo deben analizarse en el marco que les corresponde.

El índice general de precios al consumo desde 1969 a 1980 se ha mantenido, en los últimos años, unos diez puntos por encima del *conjunto nacional*.

Del estudio de los citados índices, se aprecia claramente la diferencia entre las dos capitales de provincia, con alzas más pronunciadas en la provincia de Las Palmas, aunque en *medicina*, Santa Cruz de Tenerife ocupa uno de los primeros lugares en cuanto a coste de este grupo.

Mención especial requiere la evolución de los grupos alimentación, vivienda y gastos diversos (enseñanza, transporte, recreo, etc.). En la alimentación, este índice ha estado siempre unos veinte puntos por encima del conjunto nacional, aunque ya en enero del 80 estaban ligeramente igualados. En la vivienda ha ocurrido lo mismo hasta 1977, en que se invirtió el signo, y ahora las dos provincias están unos veinte puntos por debajo. Lo que sí se mantiene es el alza de los gastos diversos por encima del conjunto nacional.

Aunque no existen estudios específicos de las restantes capitales insulares, sí es constatable el superior nivel de precios que en ellas se registra, debido precisamente a los costes de distribución y a su peor organización comercial.

Para terminar —y, de alguna forma, eludir sacar más conclusiones de estos índices—, haremos mención a la especificidad que el modo de vida insular tiene en sus relaciones con la alimentación, el clima, la vivienda, el transporte, etc., razón por la cual la ponderación de índices y su significado debe enmarcarse y adaptarse a las condiciones del territorio.

RECURSOS HUMANOS

Una de las conclusiones que resultan del análisis de los datos referidos a la demografía social de Canarias es la coherencia, persistencia sistemática histórica y lógica interdependencia de los mismos. Si intentáramos agavillarlos en una síntesis comprensiva, aunque lo suficientemente expresiva para captar simplemente las coordenadas históricas, lo expondríamos en la forma siguiente:

- 1.º Se continúa con las tasas más elevadas de crecimiento de población. Aunque las tasas de natalidad hayan decrecido coyunturalmente (sería necesario tener delante una serie no inferior a una década para pensar en un cambio estructural), sin embargo, la incidencia de las migraciones del exterior, materializadas en inmigraciones de la Península/Baleares y del extranjero, han hecho que las tasas medias de crecimiento continúen en torno a un 3 y un 4 por 100 (para el quinquenio 1971-1975 fué de 3,56 por 100 para Santa Cruz de Tenerife y un 4,05 para Las Palmas, mientras que para el resto del territorio español fué de 0,86 por 100), lo que implicará a corto plazo serios problemas, que posteriormente puntualizaremos.
- 2.º Con todo, las tasas de mortalidad infantil continúan siendo unas de las más elevadas del Estado, reflejo, por otra parte, altamente indicador de la situación de la sanidad en Canarias. Aún más, no vale aducir las tasas bajas de mortalidad media, ya que tales tasas brutas no son instrumentos adecuados de un análisis serio. Por ejemplo, una población vieja ha de registrar tasas muy elevadas de mortalidad, mientras que una población joven no debería registrar tasas elevadas.
- 3.º Otro hecho altamente significativo es la elevada tasa de población joven que registra históricamente Canarias. Ello es causa no ya sólo de las tasas altas de natalidad, sino del sistemático drenaje de la población adulta a causa de las migraciones. Se ha afirmado que una población joven es una bendición. Creemos que así debería ser, siempre que paralelamente se contara con trabajo y con los instrumentos necesarios para ofrecer niveles altos educativos.
- 4.º Las migraciones han sido el constante factor nivelador de la población canaria. Sin embargo, el factor migración ha de ser estructuralmente correlacionado con el hecho de la insularidad (islas macaronésicas en espacios pequeños, carentes de *interland*, con una dependencia estructural y economía profundamente extrovertida) y situación geofísica. Con todo, es preciso tener en cuenta que la histórica salida coyuntural (emigraciones masivas canarias) a las

crisis periódicas que propiciaba, y continuará propiciando, una economía extrovertida, no podrá solucionarse en la emigración masiva, simplemente porque es difícil encontrar a dónde emigrar o un país capaz de recibir una inmigración masiva superior a cien mil adultos con capacidad laboral.

El segundo fenómeno migratorio a tener en cuenta es el producido por las migraciones internas. Dicho factor está íntimamente ligado a la extroversión económica y al tipo de sociedad que se ha ido alimentando. Estas dos variables explican la existencia de islas marginales, con una sistemática salida de población, por ejemplo: El Hierro, La Gomera, La Palma y, en menor cuantía, Lanzarote y Fuerteventura, y, por el contrario, la concentración de población en Las Palmas de Gran Canaria, la conurbanación Santa Cruz de Tenerife/La Laguna y, en menor cuantía, en la zona costera del sur de Gran Canaria, que ha registrado un incremento de población entre Carrizal y Mogán, entre 1970 y 1980, difícilmente superable. Conurbanación igualmente existente es el Puerto de la Cruz y arco de población en torno al mismo, y, por fin, en las entidades de población en torno a Los Cristianos, del sur de Tenerife.

Capítulo aparte, aunque no menos interesante, es la inmigración peninsular. La Administración del Estado ha incentivado este tipo de migración, sin tener en cuenta dos hechos —a nuestro juicio— de cierta entidad: la superpoblación de las islas cabeceras (ésta se mide no por la cantidad de población en sí, sino como resultado de los recursos de que dispone y puede ofrecer en un futuro inmediato, como agua y espacio mínimo agrícola), y la posibilidad de una crisis que afecte simultáneamente a dos sectores clave, como *agricultura* y *turismo*. No se cita el incremento de paro a tener en cuenta; normalmente, este tipo de inmigración suele asentarse, en porcentajes no inferiores a un 85 por 100, en las zonas capitalinas.

- 5.º El paro ha sido otra constante histórica canaria. Las grandes salidas masivas de emigrantes eran, en un elevado porcentaje, motivadas por una situación crítica, en base a una crisis del sector económico dominante. El paro en Canarias no es nuevo, sino tan antiguo como las crisis estructurales de su economía. Con todo, el paro actualmente en Canarias no se proyecta en todo su dramatismo, a causa de producirse en una sociedad de servicios; sin embargo, se ha de tener en cuenta que antes de finalizar 1981, si la estructura económica no cambia, se agudizará en función de que un porcentaje elevado de los que actualmente perciben el subsidio del paro dejarán de percibirlo al cumplir el período que les facilita este derecho. Otro grave componente del paro

es el de la población juvenil. Evidentemente, la casi totalidad de los que regresan de la EGB., FP. o BUP., e incluso de la Universidad, irán a engrosar las filas del paro; este hecho, que está ahí, tiene una serie de connotaciones, que escapan a este resumen —pero que apuntamos—, ya que queda agravado por el factor *insularidad*.

- 6.º Un factor importantísimo a tener en cuenta es el abandono masivo por parte de los campesinos canarios de sus tierras, con el consiguiente abandono de la producción que ha mantenido el mercado interior. Téngase en cuenta que el drenaje sufrido por los municipios de las Medianías y Cumbre en Gran Canaria, el sistemático abandono de los jóvenes de las actividades agrícolas y el cambio de ocupación en un elevado porcentaje de la población adulta agrícola, son factores de una gravedad extrema que inician, inequívocamente, el abandono de la agricultura del mercado interior.
- 7.º Otro de los grandes problemas ha sido el fenómeno de los asentamientos. No vamos a insistir en la ausencia de planificación (hecho sistemático en Canarias en todas las épocas) de los asentamientos, sino, y especialmente, en la ausencia de respuestas, más o menos inmediatas, a los procesos de asentamiento, a fin de proceder a los equipamientos mínimos indispensables de enseñanza, sanidad, viaria, administrativos, etc. Valga como ejemplo la ausencia en Las Palmas de Gran Canaria de un plan urbano que regule el sentido y tipo de crecimiento; el problema del abasto del agua; la arcaicidad de la recogida de basura, etc. Igual realidad dramática tiene Telde, Santa Lúcia de Tirajana, etc., en Gran Canaria.
- 8.º En relación a la enñanza, es imprescindible un replanteamiento global de la misma en todos sus niveles. Son demasiado altos los índices de abandono, de desfases entre edad cronológica y edad escolar, y la baja calidad de la misma. Los factores que producen estos hechos son diferentes y complejos, por lo que se impone un análisis detallado de los principales, a fin de procurarles una solución adecuada.

SOPORTE PSICOLOGICO

1. INTRODUCCION.

El estudio de este aspecto conlleva la ambiciosa tentación de estudiar la psicología del ser humano habitante del Archipiélago canario. El siguiente paso sería la pretenciosa pedantería de poder llegar a enmarcar esta tipología dentro de unos determinados patrones, y con ello llegaríamos a un ser amorfo, en el cual, o bien todos o ninguno de los habitantes del Archipiélago,

dependiendo de su grado de bondad, se verían identificados; pero esto nos llevaría a un estudio exhaustivo de isla por isla del Archipiélago, debiendo establecer un *hombre-patrón* en cada una de ellas, y nuestra pretensión quedaría frustrada al ver cómo dentro de la misma isla el asentamiento humano conforma unos aspectos psicológicos totalmente opuestos. La climatología, la costa, la montaña, sistema de vida, etc., todo contribuye a diferenciar los seres humanos unos de otros; por ello, tan sólo se van a referenciar de una forma muy genérica los aspectos de *insularidad* que afectan al ser humano que desarrolla su actividad vital en este marco geográfico.

Si establecemos como sinónimo de *insularidad* el de *aislamiento*, en justa correspondencia, y en automática asociación de ideas, nos surgirá el concepto de *dependencia*. Sentada esta premisa, habremos de limitar los efectos de la insularidad a una concreción física; para esto se han escogido los establecidos en el *Informe final de la UNESCO*, en su *Programa MAB*, que, en su *Sinopsis*, establece una guía aproximada, sugiriendo, como límites físicos para el estudio de la insularidad, a aquellas islas con una superficie inferior a 10.000 kilómetros cuadrados y no inmediatamente adyacentes a ninguna masa de tierra principal o de soporte general.

Establecido el marco físico, o hábitat del ser humano, pasaremos a establecer el marco de referencia de la *personalidad*. Si adoptamos el principio de que la personalidad de un individuo viene dada por el producto de una herencia genética, por su medio ambiente y por su libre albedrío; si su herencia genética viene condicionada por una relativa endogamia; si su medio ambiente se encuentra limitado por su insularidad, y su libre albedrío, condicionado también a los efectos de la misma, veremos que el concepto de *personalidad* vendrá impregnado de ciertos rasgos que denoten cierta exclusividad.

2. ASPECTOS GENERALES.

2.1. Sentido de vinculación.

El *sentido de vinculación*, o fijación a las islas por parte tanto de los residentes como de los visitantes, es notoriamente fuerte en comparación con la vinculación a lugares no insulares con una población comparable.

Las razones de estas fuertes vinculaciones residen tanto en la calidad física de las islas como en la naturaleza de las comunidades que lo habitan.

La insularidad física y el aislamiento social que esto crea son responsables en gran manera del énfasis común sobre las islas individuales como tierra natal o patria, cualquiera que sea su tamaño. La isla es el mundo,

la unidad con la que se identifican sus habitantes, más que con su parte constituyente o con los grupos de islas o de archipiélagos. Es a la isla individual a la que la gente cree primera y primordialmente.

La intensidad de su propia conciencia de los hechos y la aseveración de la distinción insular es también una función de un espíritu social acentuado en muchas comunidades insulares. La propia concienciación aseverativa permite a los isleños mantener cierto grado de estabilidad contra las extravagancias ambientales y las presiones continentales que constantemente les amenazan. La importancia de los periódicos insulares, grupos de acción comunitarios, sociedades históricas y las consideraciones genealógicas, por citar unos cuantos ejemplos de concienciación local, es un contraste sorprendente para las localidades no insulares menos diferenciadas. Con esto no se pretende sugerir que los isleños son especialmente cooperativos con las fuentes populares; por supuesto, exhiben con frecuencia intensas rivalidades y compiten duramente entre ellos mismos, pero los isleños pueden cerrar las filas y preparar unas defensas institucionales elaboradas contra las amenazas del exterior tanto reales como posibles. De forma similar, la identificación con las islas no debe considerarse como un respaldo positivo; muchos isleños tratan de marcharse en cuanto pueden, y denigran abiertamente la calidad de vida a la que la forma de vida de la isla les condena. Tanto si alaban como si desaprueban la calidad de vida, las islas despiertan, sin embargo, fuertes sentimientos en los que viven en ellas. A los ojos de los extraños, las islas asumen también una cualidad especial: generalmente, se ven como un lugar paradisíaco, como refugio del mundo de todos los días, lleno de ocupaciones y con medios de aventuras y forma de vida utópicas. El aislamiento, la circunscripción y el pequeño tamaño son los rasgos que generan especialmente estas visiones románticas. El actual o posible visitante supone que la insularidad asegura el aislamiento, que la isla ofrece seguridad contra las constantes influencias de la sociedad numerosa; solamente en una isla se puede realmente "escapar de todo esto", especialmente una vez que parte el vehículo de acceso (avión, barco o lo que sea).

2.2. Tendencia al estereotipo.

Los isleños tienden a diferenciarse fuertemente de los foráneos, tanto continentales como habitantes de otras islas. El criterio de diferenciación refleja parcialmente la distinción física insular indicada con anterioridad; pero refleja también las creencias firmemente enraizadas de que los isleños poseen un conocimiento social y muestran unas formas de comportamiento que no se encuentran en otros lugares. Las estereotipadas dicotomías que separan a los isleños de los otros incluyen: residentes extraños, antiguo-nuevo, tradicional-moderno, estable-versátil, marcha lenta-rápida, pureza-

contaminación. Estos estereotipos se exageran con frecuencia, pero reflejan, no obstante, las realidades de la vida insular.

Sin embargo, el punto a subrayar no es cómo se puede o no corregir estos estereotipos, sino la tendencia de los isleños y sus medios ambientales en comparación con otra gente. La gente se caracteriza en todos los medios ambientales por su oposición a los foráneos, de diversas formas; los isleños parecen hacer esto de manera aguda y extrema.

Los isleños centran sus diferencias con los foráneos no sólo por estar separados de ellos por la distancia, sino también por, a veces, sentirse manipulados por ellos y sujetos a un control externo. Las islas no sólo están aisladas físicamente; a menudo están controladas también desde fuera de sus límites. La falta de autonomía política intensifica el sentimiento de marginación, falta de poder y alienación de los isleños, y produce hostilidad hacia el continente.

Sin embargo, la soberanía no es una cura para este mal. El sentido de la falta de poder puede exacerbarse por un nacionalismo poscolonial y la adquisición de la autonomía política. En los años recientes, muchas islas, incluso algunas pequeñas, han conseguido una independencia formal, sólo para encontrarse, al final, aún más a merced de las instituciones y decisiones del exterior que anteriormente. Cuanto menor sea la extensión de la isla, más impotentes se verán sus habitantes, por factores de escala y de aislamiento, al sentirse desamparados contra los mercados, mercancías y gustos del mundo con un mayor grado tecnológico.

Aunque esta situación pueda ser inevitable, afecta, sin embargo, a la integridad social y cultural de la isla, intensificándose cuando los isleños y continentales son de grupos étnicos diferentes y muestran unas formas de vida ampliamente diferenciadas. Este aspecto pudiera ser un reto a la investigación de psicólogos y sociólogos, a fin de conseguir unas relaciones humanas insulares-continentales despojadas de estos condicionantes; o bien, en un alarde futurista, la tecnología dé una solución de acercamiento, no sólo en tiempo, sino en viabilidad y asequibilidad general.

3. ASPECTOS SOCIALES.

El asentamiento físico de una sociedad, es decir, "su territorio", es parte de su estructura. Desde que el clan se convirtió en comunidad urbana y la tribu en Estado, todas las colectividades tienen que entenderse con ayuda de su marco territorial. Junto a la territorialidad, otro elemento de base de la estructura social es la población. Y de forma muy especial, afecta a esta estructura social el volumen y densidad de los grupos sociales. Las

variaciones demográficas le afectan también; ellas explican en gran parte fenómenos tales como emigraciones e inmigraciones.

Estos conceptos que conforman la estructura social se acentúan y manifiestan de una forma más clara cuando esta sociedad la adjetivamos como *insular*. Si bien en un marco continental, un Estado continente con grupos sociales definidos por un marco territorial con más características de población, por el volumen y densidad de los mismos y sus variaciones demográficas, los trasvases hacia otras sociedades adyacentes se efectúan, o pueden efectuarse, con una mayor fluidez y con una menor influencia traumatizante que la decisión emigratoria. Fluidez, ya que la distancia entre raíces abandonadas y embrión iniciado es fácilmente salvable por la posibilidad de unos medios de comunicación variados, frecuentes y, llegado el caso, autónomos. La insularidad conlleva un agravamiento de estos aspectos, y salvo en niveles culturales altos, dotados de cierto grado de cosmopolitismo, la territorialidad imprime carácter con más intensidad. La emigración se produce por razones básicas ante problemas demográficos y de subsistencia en la mayoría de los casos.

3.1. Crecimiento demográfico.

En las Islas Canarias; la evolución del crecimiento vegetativo ha sufrido diversas alternativas. En los estudios efectuados por el CIES. (Centro de Investigación Económica y Social) sobre la estructura social de Canarias, la evolución del último cuarto de siglo obedece a una serie de factores significativos, entre los que merecen principal mención los de:

- El acentuado decrecimiento de la mortalidad infantil y global y paralelo mantenimiento de una elevada tasa de fecundidad.
- La aceleración del proceso emigratorio en las Canarias occidentales, con inicio de cierre del mismo a partir de 1966.
- Un acentuado proceso inmigratorio peninsular a partir de la década del sesenta, que se verá acentuado en el quinquenio de 1971-75.
- La demanda creciente de plazas turísticas, lo que provoca el inicio del ciclo especulativo y que, una vez autoalimentado, se orientó además hacia la especulación urbana y promovió un vasto proceso de emigraciones interiores y reagrupamientos.

La estructura social actual, en base a las tendencias progresivamente crecientes de una excesiva densidad demográfica, sobre todo en las islas capitalinas, se ha visto bastante afectada en base a su limitación territorial. Al principio de la década de los setenta se inician tímidamente los primeros síntomas de un cambio esperado en la evolución de la población canaria.

Principalmente se debe a la estabilización del crecimiento vegetativo, para luego apuntarse un decrecimiento en las islas orientales y, por el contrario, un incremento en las occidentales, como efecto de la normalización de los grupos reproductores en la estructura de bloque por edades. La evolución a partir de la situación actual se desarrollará en función de las pautas culturales sobre la planificación familiar que puedan ser internacionalizadas en el proceso de cambio que vive la sociedad.

3.2. Densidad demográfica.

Con el correspondiente error de desfase en el tiempo, y sin tener una importancia excesiva, puesto que más que cifras exactas interesa la evolución de las mismas, podemos afirmar que la densidad media canaria se encuentra alrededor de los 194 habitantes por kilómetro cuadrado, mientras que la media española se encuentra alrededor de los 96 habitantes por kilómetro cuadrado.

Como apuntábamos en un principio, la *personalidad* del ser humano contenía el factor del medio ambiente como una de sus componentes. También se afirmaba que desistíamos de analizar la intensidad de cada uno de estos componentes en cada una de las islas que componen nuestro Archipiélago. Al constatar la demografía, y sobre todo su variación, veremos que éste es uno de los aspectos más desiguales en cada una de las islas.

Si bien en Gran Canaria la densidad demográfica ha variado desde primeros de siglo en un 399 por 100, en la isla de El Hierro ha sido tan sólo de un 4 por 100. En las restantes islas, las cifras alcanzadas han sido: en Tenerife, de un 325 por 100; La Palma, un 68; La Gomera, un 34; Lanzarote, un 176, y Fuerteventura, un 114.

3.3. Recursos.

Si los niveles de incremento vegetativos crecen continuamente en un espacio escaso o limitado, vemos cómo la densidad demográfica, en la mayoría de las islas, ha sufrido un gran incremento. Si el espacio es limitado, los recursos también, y quizá en mayor medida, por el deterioro de los mismos en algunos casos, o por la incapacidad de incrementarlos, en otros. Si a esto añadimos la escasa dotación de recursos básicos y el alto nivel de concentración espacial y la absorción de recursos en pocos centros, se llega, en determinadas áreas, a estructuras sociales equiparables a los centros de mayor densidad demográfica mundial, sin una estructura básica aceptable.

En el conjunto de productos obtenidos dentro del marco territorial, podemos establecer los siguientes valores:

- Decrecimiento de la ganadería.
- Limitación de la amplitud del espacio agrario cultivado y decrecimiento de los cultivos por los movimientos emigratorios internos, en base a estructuras sociales que degradan al campesinado.
- Decrecimiento de los recursos pesqueros en base a las limitaciones de pesca del banco sahariano.

3.4. Estructura social.

Existen, pues, estratos sociales claramente definidos, aunque todos ellos inmersos en la tipología insular.

Los más significativos quizá sean los de *sociedad rural* y *sociedad urbana*, con unas características fácilmente diferenciables:

a) *Sociedad rural*:

- Estructura territorial de poblaciones en espacio físico reducido.
- Escasa densidad y dispersión.
- Aislamiento ecológico.
- Alto potencial demográfico.
- Organización social de relaciones personales e intensas.
- Alto valor celular-familiar.
- Estratificaciones herméticas.
- Escasa movilidad vertical y asignación del *status*.
- Ausencia de motivaciones especiales, escasa agresividad y actividad predominantemente agraria.

b) *Sociedad urbana*:

- Estructura territorial de amplitud de espacio físico.
- Elevada concentración y densidad.
- Tendencia a la disminución del índice de natalidad.
- Organización social de relaciones secundarias.
- Solidaridad en base a intereses particulares.
- Amplia división del trabajo.
- *Status* adquirido, estratificación abierta y movilidad vertical y horizontal.
- Competitividad y actividad dominante en *servicios* e *industria*.

Otra clara diferenciación en las estructuras sociales se obtiene en base al equipamiento, que es una forma de determinar los estratos de concentración de riqueza. Comparando los datos del Archipiélago con respecto al

conjunto nacional, se observa que el Archipiélago ocupa los valores extremos en este aspecto, como se puede observar en los siguientes datos:

En el 3 por 100 de las viviendas viven tres o más personas por habitación, siendo en el conjunto nacional el 1 por 100. El 14 por 100 de las viviendas ocupadas tienen más de 110 metros cuadrados, mientras que la media nacional sólo supera esta cifra el 12 por 100. El 9 por 100 de las viviendas tienen dos cuartos de baño o aseo, mientras que la media nacional es del 5 por 100.

3.5. Personalidades.

En el estudio de la personalidad de los pueblos se puede afirmar que existen diferencias psicológicas de carácter profundo, pero estas diferencias sólo se pueden percibir de una manera muy confusa y a través de la niebla de los estereotipos nacionales y regionales. Pero esta percepción de diferencias, que ya de por sí son difusas, tienen sus raíces en factores ambientales y no hereditarios. Las escasas pruebas con rigor científico con que se cuenta hasta la fecha en materia de rasgos de personalidad, nacional o regional, apuntan a favor de un influjo predominante del medio ambiente colectivo. Si bien la entidad del ser tiene un factor multiplicador en su *herencia genética*, cuando se trata de buscar la identidad de un conjunto de seres, pueblos, regiones o naciones, no es determinante esta herencia genética, y sí lo es el *medio ambiente* vital de la colectividad, así como los fenómenos de fusión social con otras colectividades.

Así pues, podemos establecer como aspectos determinantes de identidad del Archipiélago los puntos que se exponen a continuación. Es necesario reafirmar que éstos no son aplicables isla por isla, sino al conjunto total de las mismas. De otra parte, y partiendo de un punto de vista distinto, esta enumeración podría servir de base para vislumbrar los problemas actuales que serían objeto de investigación.

Aspectos que conforman el hábitat o medio ambiente de la estructura social en Canarias:

- Exceso en población.
- Escasa diversificación de la estructura económica.
- Topografía muy acentuada.
- Limitación en la variedad de recursos.
- Ausencia de declives o arrecifes necesarios para el desarrollo de la producción pecuaria.
- Turismo. En su doble vertiente de actividad económica favorecida por los factores insulares y como factor desintegrador de las estructuras sociales.

4. TURISMO.

El turismo se vislumbra ampliamente como un uso principal de los recursos de las islas y como principal fuente de ingresos actual o potencial; en muchas islas se ve como la única esperanza para el crecimiento económico.

Sin embargo, el turismo puede afectar de gran manera a la percepción de los isleños del mundo exterior y su relación con él. Al incrementar el contacto se proporciona a los isleños más información sobre el mundo exterior; también puede proporcionarle pautas alternativas (más homogéneas) culturales y sociales y nueva tecnología. El turismo afecta también a los mismos isleños y al valor de sus antiguas formas de vida; en particular, los isleños pueden llegar a ver su tierra natal como una zona marginal y en situación desventajosa, en lugar de considerarla como autónoma y con recursos. El efecto de incremento de los contactos con el mundo exterior puede, por tanto, aumentar o disminuir el sentido de aislamiento. Sería de gran valor conocer en qué circunstancias la marginación y el aislamiento percibidos aumentan o disminuyen, y en qué forma afectan estos cambios a los recursos e independencias de los isleños, tanto económica como socialmente.

El turismo suscita extremos de hostilidad entre isleños y extraños, debido en parte a que los estereotipos del turista y de los locales están completamente opuestos. Para el turista, la isla es un lugar de deleite y reposo, un lugar alegre en el que no es necesario trabajar debido a que la naturaleza es muy bondadosa y el hombre es indolente, feliz y pintoresco; este síndrome hace aumentar la hostilidad de los isleños, que también contrastan su propio desamparo con la abundancia del turista. En las islas pequeñas, el predominio del turista aumenta el resentimiento local; como lugares de concurrencia, los hoteles se adueñan de las zonas costeras y dominan el mercado de mano de obra; los isleños se sienten cada vez más como extranjeros mal acogidos en su propia tierra. Cada vez más dependientes de los ingresos por turismo, inundados de formas de vida de los turistas, aprenden a imitar la cultura del turista y a desdeñar la suya propia.

Los turistas comprendían tanto lo que los isleños detestan como lo que desean, y esto genera grandes conflictos de valores; pero las relaciones de los isleños con todos los tipos de extraños están marcadas por síndromes similares de imitación y hostilidad. A todos éstos se les considera como más ricos, más móviles y más poderosos que los isleños, y que han venido para ayudar o para explotar.

La estructura familiar cambia a menudo, ya que se adoptan las nuevas ideas y conceptos, y los valores religiosos y los principios morales tradicionales se destruyen frecuentemente.

5. ASPECTOS EN LA PROTECCION CIVIL.

Aunque de todos es conocido que ante eventualidades de un desastre de origen humano o natural nunca es previsible la reacción del ser humano, ni mucho menos de una colectividad, lo que sí es cierto es que ante el acondicionante de insularidad la situación se podrá clasificar como *inevitable*, ya que la huida sería prácticamente imposible. Ello conformaría inicialmente una fuerte dosis de ansiedad colectiva y de agresividad.

Sea cual fuere el tipo de sociedad que se estudia, ante situaciones de agresión exterior adoptaría una estructura jerárquica en la que la dominación sería la característica más esencial, abandonando sus principios liberales, aun en el más democrático de los países. Aunque se puedan oír todavía voces de oposición en tiempo de guerra, no hay apenas lugar para una oposición formal, la cual, por tanto, tiende a fundirse con el Gobierno que se halle con el Poder, y al mismo tiempo, el grueso de la población se somete voluntariamente a regulaciones autoritarias que parecerían tediosas en tiempo de paz.

Una segunda y más interesante consecuencia de una amenaza exterior es que las barreras que dividen a los hombres en tiempo de paz tienden a desaparecer. Investigaciones americanas en este aspecto han demostrado que cuando un grupo está amenazado por una catástrofe, como un terremoto o un huracán, las distinciones de clase, creencias, edad, riqueza o posición social quedan temporalmente en suspenso, y los hombres se unen más estrechamente de lo que jamás harían en circunstancias normales. Cuando ha pasado el peligro, descienden una vez más las barreras, y el componente agresivo de la naturaleza humana vuelve a asumir su función normal de buscar cómo dividir. Este incremento de sentimiento fraternal puede parecer a primera vista contradictorio con el principio de frente al peligro exterior; los hombres revierten a una estructura de grupo autoritaria.

Estos dos fenómenos expuestos no son totalmente incompatibles. Es probable que el incremento del sentimiento fraternal sea más evidente en circunstancias en las cuales poco se puede hacer contra el desastre de amenaza, o en que éste exija una resistencia activa, como en el caso del huracán o de un poder tan superior que resulta inevitable la derrota. La estructuración autoritaria del grupo entra más bien en los casos en que es necesaria la resistencia organizada.

La impotencia a solucionar un autoabastecimiento de productos básicos para la subsistencia hace presumible reacciones psicológicas de todo tipo, aunque es presumible un incremento fraternal a nivel insular individual.

6. SANIDAD.

Los aspectos de *salubridad pública* son muy complejos de enmarcar en su aspecto psicológico, ya que el ser humano solamente denota aspectos de ansiedad en los casos que le afectan de una forma directa o en sus familiares más próximos y durante espacios limitados de tiempo. También es de señalar la falta de conocimiento a nivel general del tema. La dotación insular de los medios necesarios es muy irregular y obedece normalmente a índices de densidad de población al igual que la continental, y en algunos casos, con mejor dotación que otras ciudades peninsulares equivalentes en número de habitantes. Lo más significativo, y que define la insularidad, sería el medio de transporte de los enfermos a centros asistenciales mejor dotados en material y personal. Si bien en la Península se puede recurrir a la ambulancia, ferrocarril, avión, helicóptero, barco e incluso vehículos particulares, empleando en cada caso el medio adecuado, según el tipo de enfermo, la urgencia o la topografía de la zona en que se encuentre el enfermo a evacuar. Entre islas, estos medios se ven limitados al barco o avión y, en algunos casos, a pequeñas embarcaciones o el uso del helicóptero, ambos medios con las limitaciones que impone la meteorología.

Esta limitación imprime costos y carácter a tener en cuenta, llegándose en la mayoría de los casos a una frustración que, mantenida a través del tiempo, degenera en resignación. El traslado en barco no reúne en la mayoría de los casos los resultados necesarios de urgencia, y si ésta no es vital, tampoco existen en todos los casos con la frecuencia deseada. El transporte aéreo reúne mejores características de rapidez y frecuencia en determinadas islas, pero adolece del equipamiento adecuado en casos de gravedad e incapacidad del enfermo. En evitación de estas limitaciones existe un Servicio de Evacuaciones que el Ejército del Aire aporta, situando un avión en la Base Aérea de Gando durante todos los días del año y en sus veinticuatro horas. Así, es de resaltar que en 1980 se utilizaron en el Archipiélago 128 aviones, con un total de 146 enfermos evacuados, con 170 acompañantes familiares y 98 acompañantes técnicos. Si bien esto es un incremento en el costo de la insularidad, también es una disminución en el nivel de ansiedad personal, aligerando el aspecto de frustración anteriormente citado.

LOS RECURSOS DEL AGUA. LA INSULARIDAD Y LA CALIDAD DE VIDA

1. MARCO GENERAL.

El *agua* en Canarias es un recurso limitado y limitante de su desarrollo. Por una parte es un bien económico imprescindible en la estructura productiva, y por otra, es indispensable para la subsistencia de la comunidad.

A lo largo de la Historia, el agua ha jugado un papel importante en la relación causa-efecto de muchos hechos y coyunturas de las islas. Basta recordar las múltiples emigraciones de la isla de Fuerteventura por falta de lluvia y, en consecuencia, de cosechas de cereales para subsistir; pero, quizá, el más importante sea la degradación del medio ambiente y los movimientos poblacionales. En Gran Canaria, por ejemplo, la mayoría de los asentamientos rurales se encontraban al amparo de una o varias fuentes que servían de origen a la actividad de la pequeña comunidad; con la inadecuada gestión de los recursos que se ha llevado a cabo en los últimos años, las trescientas fuentes que proporcionaban un metro cúbico por segundo han desaparecido y provocado una emigración hacia la costa, con el abandono de la actividad de las medianías. Es cierto que no sólo ha sido ésta la causa, sino también la concentración de la actividad de la construcción y turística en esa área; lo que sí es evidente es la desaparición de mucha flora, que se desarrollaba en torno a estas fuentes.

Al margen de múltiples condicionantes históricos que la escasez de agua ha impuesto al desarrollo de las islas, veamos cuál es la situación actual.

Hemos dicho que los recursos de agua son limitados, y, por otra parte, la demanda originada por la presión del crecimiento demográfico es inexorable, lo cual está creando una competencia entre los distintos sectores que demandan y necesitan agua, hasta originar las tensiones que hoy la comunidad sufre.

2. CONDICIONAMIENTOS DE LA INSULARIDAD.

A la exigua disponibilidad de agua se une el agravante de que la extracción, actualmente descontrolada, y la deficiente gestión que se realiza inciden directamente en la degradación del acuífero y del medio ambiente.

Por otra parte, al estar el agua limitada, los abastecimientos urbanos son poco eficaces y la calidad del agua es cada vez peor. Todo ello incide directamente en la calidad de vida.

Los 12.071 millones de pesetas a que asciende la renta bruta del sector agua a precios de mercado, incide, por una parte, en los abastecimientos urbanos (4.113,5 millones) y en los sectores productivos, principalmente agrícola.

El primer sumando entra directamente a engrosar el índice del coste de la vida y los presupuestos familiares, y el segundo forma parte del coste de producción de la agricultura, que será estudiado en otra Ponencia.

La incidencia del precio del agua por habitante en cada isla, en los abastecimientos urbanos, es:

	Pesetas/año
Gran Canaria	3.622
Fuerteventura	588
Lanzarote	5.893
Tenerife	2.298
La Gomera	1.449
El Hierro	1.039
La Palma	1.446

Estos índices son simplemente orientativos, ya que están influidos por el porcentaje de población abastecida, la procedencia del agua, el coste del suministro, etc. En ningún caso son comparables entre sí, y menos con la Península, por los mismos motivos. Sencillamente, sólo detectan la presión que la insularidad comporta en lo que a abastecimientos urbanos se refiere.

3. SINTESIS FINAL.

Lo expuesto con anterioridad conlleva directamente a la necesidad imperiosa de hacer una gestión racional del agua, asignándola a los usos más rentables social y económicamente. Las islas no tienen la posibilidad de aumentar los recursos de forma fácil; al ser un espacio físico limitado, todo aumento será a costa de grandes sacrificios económicos, y esto tiene una gran repercusión en la actividad económica de la comunidad y su supervivencia.

COSTOS DE LA SANIDAD

1. PREAMBULO.

Se considera *coste sanitario* al valor de todo lo consumido en la actividad sanitaria. Por ello, comprende gastos de personal, de horas de trabajo, estudios e instalaciones.

Si consideramos relaciones humanas todo contacto entre personas, donde exista un transporte de algo de una u otra, en la acción de la medicina, la encontramos:

- En las relaciones del personal sanitario con los enfermos.
- Relaciones entre el personal sanitario con el resto de la población.

Dentro de los costes directos en *sanidad*, hemos de considerar:

- Costes de la prevención.
- Costes de asistencia sanitaria.
- Costes de rehabilitación.

1.1. Costes de la prevención.

En *prevención*, los costes corren a cargo del Ministerio de Trabajo, Sanidad y Seguridad Social. Actualmente, muchas de estas misiones han pasado a la Junta de Canarias.

Esencialmente, estas campañas sanitarias producen unos gastos que son exactamente iguales a cualquier provincia española.

Entre ellas tenemos la prevención de enfermedades infecciosas, con vacunaciones contra el sarampión, rubéola, poliomielitis, tétanos, tos ferina, difteria, tifoidea, lucha contra la tuberculosis (existe un Centro de diagnóstico y tratamiento), lucha contra el alcohol y otras toxicomanías; en su comienzo está la de la lucha contra el tabaco.

Se realizan, además, campañas de *higiene escolar*, a cargo de la Junta de Canarias, así como la prevención de una serie de enfermedades orgánicas:

- Prevención de las enfermedades cardiovasculares.
- Prevención de reumatismos (a cargo de la Seguridad Social y, actualmente, en la Cruz Roja).
- Prevención de enfermedades mentales.
- Prevención de enfermedades neoplásticas.
- Prevención de invalidantes del sistema nervioso.

También existe en todas las provincias españolas un Gabinete de Higiene y Seguridad del Trabajo, que realiza campañas de prevención contra los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Antiguamente, lo realizaba el Ministerio de Trabajo, actualmente unido al de Sanidad.

Las campañas de prevención, generalmente se encuentran muy poco desarrolladas en nuestras islas, por falta de medios económicos. Sólo se salva de dicha consideración la lucha contra las enfermedades infecciosas.

1.2. Costes de asistencia sanitaria.

Asistencia sanitaria: En la misma hemos de diferenciar la *asistencia pública* y la *privada*.

La mayoría de asistencia en nuestras islas, como en el resto del territorio nacional, es pública; ésta la podemos considerar como la organizada por una entidad oficial (hoy día por el Estado), que mediatiza la directa relación entre el médico y el enfermo.

Esta asistencia se puede realizar:

- a) En el domicilio del enfermo.
- b) En los ambulatorios.
- c) Centros asistenciales. Centro de diagnóstico y tratamiento. Hospitales.

La medicina privada es la que presta el médico, requerido inmediatamente por el paciente, sin que entre su directa relación se interponga otra persona o entidad. Entre nosotros existe este tipo de medicina, que nunca desaparecerá, y se produce o bien porque la relación médico-enfermo esté alterada y el enfermo busque esa unión, o bien porque la índole de la enfermedad, muy específica, no encuentre solución en la medicina pública.

El coste de la *medicina asistencial* para los pacientes es exactamente igual en nuestras islas que en el resto del país; solamente cuando, por la índole de la enfermedad, tengan que salir de su región y ser evacuados a otro lugar, es cuando sí existe coste de insularidad.

1.3. Costes de rehabilitación.

La *medicina rehabilitadora* es probablemente la más abandonada de las islas. No existe en la provincia de Las Palmas ningún Centro oficial; todos son privados. No sabemos exactamente lo que sucede en la provincia de Tenerife; sólo sabemos que existe un Centro de Traumatología, recientemente inaugurado, pero no está aún en su total actividad, ya que solamente está abierta una planta.

Realmente, la Seguridad Social lleva muy lentamente el desarrollo de estos servicios. Dada la complejidad del problema, los costos de la Seguridad Social se verían muy sobrecargados.

Consideramos que a largo plazo se producirá un incremento del gasto sanitario, como consecuencia de los siguientes factores:

- 1.º Incremento de la demanda.
- 2.º Mayor desarrollo tecnológico.
- 3.º Aumento del personal.
- 4.º Dificultad de sustituir el personal sanitario por máquinas.
- 5.º Aumento de los gastos de los servicios asistenciales y rehabilitadores sobre los preventivos.

2. COSTE SANITARIO.

El *coste sanitario* lo vamos a dividir en:

- 1.º Costes de personal.
- 2.º Costes de establecimientos sanitarios.
- 3.º Costes de productos farmacéuticos.
- 4.º Costes de evacuaciones.

2.1. Costes de personal.

2.1.1. Médicos.

Los médicos en las Islas Canarias cobran honorarios exactamente igual que en el resto del territorio nacional, sólo que tienen un plus de residencia, que en las islas mayores (Tenerife y Gran Canaria) es del 30 por 100, y un 100 por 100 en el resto de las islas.

Este tanto por ciento se realiza sobre los honorarios de sueldo y trienios. En la provincia de Las Palmas representa unos 15 millones al año. Como el número de médicos en Santa Cruz de Tenerife viene a representar una cifra casi igual, son en total unos 30 millones; estas cifras sólo corresponden a los médicos y especialistas de zona.

No consideramos a los médicos de las Residencias Sanitarias, ni tampoco al incremento que representa los médicos dependientes de otros Ministerios u organizaciones regionales o locales.

Los médicos generales, dentro de la estructura sanitaria de cualquier país, ocupan el primer lugar. Es el médico de familia el primero que se relaciona con el enfermo; él sirve de filtro para distinguir los casos graves de los leves y quiénes deben pasar a los especialistas o al hospital.

Las cifras corresponden al año 1979. De ellas se deduce que existe un total de 2.009 médicos en las islas en ejercicio profesional. No consideramos a las últimas promociones, generalmente en fase de formación y muchos de ellos no colegiados.

En las islas viene a existir un médico por cada 650 ó 700 habitantes. Es difícil saber cuántos ejercen la medicina general, pues muchos especialistas ocupan plaza de medicina general, aunque en el Colegio no estén anotados como tales. Oficialmente, de los 2.000, unos 750 ejercen la medicina general.

Los especialistas tienen los mismos honorarios que el resto de los médicos especialistas del territorio español, sólo tienen el gasto de insularidad: el plus de residencia.

2.1.2. AYUDANTES TÉCNICOS SANITARIOS.

Existen en la actualidad en las Islas Canarias 2.257 ATS. La proporción por provincia es casi la mitad por cada una de ellas.

Existen dos Escuelas Universitarias de Formación de tales profesionales: una en Tenerife y otra en Las Palmas. Actualmente se intenta cambiar la estructura de tal carrera, transformándolos en diplomados de Enfermería.

Dentro del concepto de ATS. se engloban los títulos de enfermeras, matronas y practicantes.

2.1.3. PERSONAL AUXILIAR.

Su número es variable y corresponde a auxiliares de clínica, celadores, personal para transporte de enfermos, etc. Aquí también debe incluirse la gran cantidad de personal que se necesita en los grandes hospitales, que, aunque no realizan una acción sanitaria tal, se comprende su necesidad para que funcionen tales edificios (fontaneros, calefactores, cocineros, planchadoras, etc.).

2.2. Costes de establecimientos sanitarios.

Dentro del concepto de *establecimientos sanitarios* hemos de distinguir dónde se presta la asistencia ambulatoria y dónde se presta la asistencia hospitalaria.

En los ambulatorios se presta la asistencia a las personas que van a pie al médico. Corresponden a la Seguridad Social; deben tener relación con las consultas externas de las residencias y hospitales.

Los costes de los ambulatorios son exactamente los mismos que en el resto del país; solamente más caro por el plus de residencia del personal.

El número de Centros hospitalarios en las Islas Canarias es de 59. De ellos, 27 en la provincia de Las Palmas, y 32 en la de Santa Cruz de Tenerife.

El número de camas es de 7.005; de ellas, 3.508 en Las Palmas y 3.497 en Santa Cruz de Tenerife. El número de camas por cada 1.000 habitantes está alrededor de 5 por 1.000, cifra bastante baja con respecto a la media nacional.

El coste de la estancia por día viene a corresponder a un valor de unas seis mil pesetas por estancia cama/día, como en el resto de las provincias españolas.

Dentro del estudio de establecimientos sanitarios, se debe conocer la no existencia en las islas de un Centro de Quemados de la Cruz Roja o la Paz.

2.3. Costos de productos farmacéuticos.

Oficinas de farmacia: Existe, entre ambas provincias, un número total de 416; de ellas, 198 en Las Palmas y 218 en Santa Cruz de Tenerife.

Los botiquines son llevados directamente por los médicos, y sólo se encuentran en aquellos lugares donde no existe farmacia; hay un total de ocho en el Archipiélago.

El coste de los productos farmacéuticos es exactamente el mismo que en el resto del país. Sólo debemos recordar que, actualmente, los beneficiarios del SOE., cuando no son mutualistas, pagan el 40 por 100 del precio de las medicinas.

Los pensionistas no pagan nada. También hemos de tener en cuenta que ciertos medicamentos esenciales para algún tipo de enfermos (como, por ejemplo, la insulina) tienen que pagar el 20 por 100 de su valor.

El número de oficinas de farmacia en el Archipiélago se encuentra saturado, y es muy difícil abrir alguna nueva.

2.4. Costes de evacuaciones.

Las evacuaciones de enfermos en el Archipiélago son muy frecuentes. Se distinguen, generalmente, dos direcciones: una es la que se realiza desde las islas menores a las capitales de provincia; la otra es la evacuación desde las islas a la Península.

La salida de enfermos de las islas hacia la Península se produce por múltiples causas, determinando un aumento de los costes de la vida por el transporte en avión en que se realiza.

Distinguimos dos causas fundamentales:

- a) Causas quirúrgicas, incluyendo en ellas los quemados.
- b) Causas médicas. Entre ellas, para realizar medios de diagnóstico que en las islas no existen, o bien para tratamientos especializados.

Hemos estudiado la *Memoria* de Iberia, líneas aéreas, sobre el transporte de enfermos durante el año 1980.

En ella se indica el número de pasajeros enfermos autorizados, indicando cuántos no han necesitado ningún medio especial para el transporte, cuáles han necesitado silla de ruedas y cuántos camillas. También se indica si fueron solos, o bien necesitaron acompañantes. Estos datos corresponden a Las Palmas de Gran Canaria. Suponemos que en Santa Cruz de Tenerife tendrán cifras algo más bajas, por tener Hospital Clínico y Centro de Traumatología y de Quemados, que —aunque no esté en pleno funcionamiento— tiene actualmente en marcha una planta de 40 camas.

El número total de personal enfermo fué de 1.328, a los que hay que sumar los médicos y acompañantes que utilizaron billetes.

Considerando que el viaje sea de una media de 12.000 pesetas, el valor total de los viajes es de 24.550.000 pesetas.

Se han podido comprobar los datos del Instituto Nacional de la Salud durante un mes. Hemos elegido febrero de 1981, con veintinueve días. Fueron evacuados 93 enfermos; de ellos, 29 por primera vez, y el resto fueron a revisión; de los 29 existen 12 por *urgencia vital*.

Madrid ocupa el primer lugar entre las ciudades a las que se evacuan enfermos, por ser donde las líneas aéreas españolas mantienen mayor número de viajes y sus comunicaciones son más fáciles. Llama la atención la marcha de enfermos a Pamplona, no existiendo comunicaciones directas con dicha población.

Las evacuaciones desde las islas periféricas a las capitalinas son llevadas a cabo en su gran mayoría por el Ala Mixta núm. 46. Los datos del año 1980, referidos a estas evacuaciones, son los siguientes: en 128 vuelos se han evacuado 146 enfermos; el primer lugar lo ocupan los evacuados de la isla de Fuerteventura, siguiéndole La Palma, Lanzarote y El Hierro.

ESPARCIMIENTO Y DEPORTES

1. ESPARCIMIENTO.

Dentro de este concepto podríamos distinguir un aspecto recreativo y otro fundamentalmente cultural.

Contemplando el primero, y considerando la geografía y climatología de las islas, no cabe duda que el habitante canario tiene acceso, durante todo el año y con muy cortos desplazamientos, a tres áreas distintas para desarrollar sus actividades: campo, playa y montaña. El habitante peninsular, en

su mayor parte, tiene limitadas estas áreas a una, o a lo sumo dos, a no ser que realice unos desplazamientos mucho más largos, y, además, la estación climatológica también restringe las actividades en estas áreas a unos períodos determinados, por cuanto puede decirse que el isleño tiene unas rentas de insularidad en este aspecto, ya que en una zona pequeña tiene acceso, en todo tiempo, a las tres áreas citadas anteriormente.

Como soporte a este tipo de esparcimiento, y dado el carácter turístico de la región, en general, las instalaciones de hostelería que existen son, en número, consideradas más que suficientes para la población canaria, ya que se encuentran, en general, entre las diez primeras provincias de España. Tan sólo se detecta una anomalía dentro de esta posición adelantada; ésta se manifiesta en el número de *campings* y albergues juveniles. Número muy exiguo a consecuencia de la carencia en esta región de un turismo que utilice este tipo de alojamientos, ya que el mismo es propio de unos desplazamientos terrestres o marítimos baratos, empleando para ello su propio vehículo o bien un transporte colectivo, condiciones económicas que la insularidad impide.

No parece que esta situación pueda cambiar, ya que la organización turística va encaminada hacia el visitante del exterior de la región, que llega por vía aérea en su mayor parte, y no contempla, por tanto, la posibilidad de crear una red de *campings* a utilizar por el isleño. Podría considerarse entonces como un coste de la insularidad.

Hasta ahora hemos considerado un esparcimiento de tipo sedentario, en el que el individuo elige una zona para descansar y realizar en ella unas pequeñas actividades. Pero existe también un esparcimiento viajero que busca el descanso por el conocimiento de otros lugares, enriqueciendo con ello su bagaje cultural. Si, por ejemplo, analizamos las actividades que durante un fin de semana pueden desarrollar en este orden de ideas el hombre canario y el peninsular, vemos que este último, por un precio relativamente módico, y utilizando su propio vehículo, o bien un medio colectivo, como es el autobús o el ferrocarril, puede conocer, mediante pequeñas excursiones, toda su provincia y, en sucesivas ocasiones, su región y, posiblemente, las limítrofes, e incluso algunas bastante alejadas, según cual sea la comarca en que habite. Por otra parte, si emplea medios propios para sus desplazamientos, puede acomodar el viaje a su propia iniciativa, sin depender del horario fijo de un transporte colectivo regular; puede, por tanto, conocer su entorno más próximo durante estos cortos períodos de descanso semanales, y reservar sus vacaciones anuales para otras actividades o desplazamientos mucho más lejanos y fuera del alcance de un fin de semana.

No tiene el habitante canario estas ventajas. Su isla la conocerá pronto, por su poca dimensión, y entonces, quizá, quiera ver las otras. En este momento comenzará a estar mediatizado por el medio de transporte colectivo, que le impondrá un horario rígido y que le marcará unos márgenes para la amplitud de la visita. Por otra parte, este medio será más caro que el que utilice un ciudadano peninsular para recorrer su región; a esto se añade que, al llegar a la isla que se pretende visitar, habrá que utilizar un vehículo que, normalmente, será de alquiler, añadiendo, por tanto, un gasto más al coste total del viaje. Si se traslada con su propio vehículo, los costes de embarque absorberán prácticamente los gastos de alquiler del mismo durante un fin de semana, por lo que, en definitiva, el presupuesto no será mucho menor. Por último, hay que hacer notar que no podrá alojarse en *campings* para economizar, puesto que apenas existen, y tendrá entonces que adaptarse a la infraestructura turística edificada, con un mayor costo.

Con todo, el habitante de una isla capitalina tiene relativa flexibilidad en los traslados hacia otras islas y puede combinar horarios y clase de transporte con mayor facilidad. Por el contrario, el habitante de una isla periférica que desee visitar la isla también periférica de la otra provincia, tendrá a lo sumo una única posible combinación para realizar el viaje, efectuando dos transbordos como mínimo y perdiendo tiempo en los enlaces, e incluso, utilizar distintos medios. Todo lo cual implica que puede resultar un coste realmente excesivo en comparación con el poco margen de tiempo que le resta para la visita, considerando que este margen ha de intentarse que sea el máximo posible para que permita una visita muy completa, puesto que, dados los desembolsos a efectuar, no puede repetirse con asiduidad. Cabe, pues, pensar que algunos de estos viajes habrán de ser propuestos para el período de vacaciones anual, que los haga rentables.

Por descontado que el hombre canario no puede acceder a otras regiones españolas por un corto período. No sería rentable la relación tiempo disponible-valor del desplazamiento, a diferencia del caso peninsular.

Como resumen, podemos resaltar la gran dificultad que tiene el habitante de Canarias para conocer su región y el resto de la Nación, con el consiguiente perjuicio del intercambio de culturas. Dificultad que está especialmente impuesta por los costes del transporte y que, a pesar de estar subvencionados por el Estado para el isleño, los trayectos Península-Canarias y los interinsulares —aun siendo las líneas deficitarias para algunos medios—, resulta todavía muy gravoso un desplazamiento. Ha de añadirse a esto la subordinación a los horarios y a la existencia de pasaje que imponen los medios de transporte; todo lo cual hace, en gran medida, que el hombre canario esté condenado a permanecer en su isla, y tan sólo salir en los

grandes períodos vacacionales. Esto es, pues, un coste de insularidad, que incide quizá en mayor medida en el insular perteneciente a una isla periférica.

Debería favorecerse este conocimiento de las regiones o comarcas ajenas a la propia para evitar el aislamiento y único conocimiento del propio entorno, a ejemplo de las llamadas *rutas culturales*, que están organizadas para que los jóvenes canarios puedan conocer determinadas regiones peninsulares, y que en el año 1980 ha contado con diez millones de pesetas como presupuesto para 500 plazas, siendo abonado por el niño un total de 7.500 pesetas y el resto aportado por el Ministerio de Cultura y el Cabildo.

Si contemplamos ahora las posibilidades de esparcimiento bajo un aspecto fundamentalmente cultural, habremos de analizar las instalaciones que se poseen y los actos en ellas realizados.

En cuanto a instalaciones, podemos decir que las Canarias están en una posición intermedia en cuanto al cómputo nacional, debiendo resaltar que la existencia o no de estos equipamientos depende de la iniciativa y dinámica de la población de cada región y no tanto de la situación geográfica (en nuestro caso, la insularidad).

Si consideramos las distintas actividades que en ellas se desarrollan, podemos observar que en aquellas en que no incide el transporte no existe un coste de insularidad, tal es el caso del cine. Por el contrario, los acontecimientos culturales que obliguen a desplazar personal y mercancías quedan fuertemente gravados por el transporte; tal es el caso de las manifestaciones artísticas de tipo pictórico o escultórico, así como las musicales y teatrales, sin dejar de lado otras manifestaciones culturales, como pueden ser conferencias, congresos y otras.

Hay que hacer notar que no puede pretenderse que todas las actividades culturales se desarrollen en todos los lugares; habrá unos que, por su importancia, tendrán todo tipo de manifestaciones, mientras que en otros serán en número muy pequeño. El habitante peninsular perteneciente a estos últimos no tendrá *in situ* aquellas actividades, pero podrá acercarse quizá a los lugares donde se desarrollen por un precio relativamente moderado y en corto espacio de tiempo. Al canario, este acercamiento le estará vetado, puesto que el valor del traslado interinsular y la dependencia de los horarios se lo impedirán. Con mayor motivo, se hace mucho más difícil la asistencia a actos que se desarrollen en el ámbito peninsular.

Así pues, dada la imposibilidad práctica para el isleño de acercarse de manera continuada a la cultura ajena a su entorno, es preciso traer esa cultura a las islas y difundirla entre todas, con objeto de que la inmensa

mayoría tenga acceso a ella, y así, este coste de la insularidad en la cultura que actualmente se manifiesta, se evite. Quedaría entonces reducido a su aspecto meramente económico, que, aun siendo importante, puede ser absorbido por las Administraciones central y local, impidiendo así que el coste del transporte grave excesivamente al ciudadano particular, como en el presente ocurre en algunas actividades.

2. DEPORTES.

Volviendo a considerar la situación geográfico-climática, como anteriormente se hizo, es claro que los deportes al aire libre pueden ser practicados en las islas con mayor facilidad que en la Península, y, fundamentalmente, los que emplean el medio acuático para su desarrollo. Esto está apoyado por el hecho de que equipos nacionales y extranjeros eligen nuestra región como base de entrenamientos, dadas sus óptimas condiciones, lo cual lleva consigo un posible intercambio de métodos entre el deporte local y el ajeno a las islas, con lo que el primero pudiera resultar enriquecido. Existen, pues, unas rentas de situación que no son propias del hecho insular, sino consecuencias del clima y la particular geografía de la región.

Por la mencionada situación, hay otros deportes cuya práctica es imposible en estos parajes; son, principalmente, los deportes de invierno.

En cuanto a las instalaciones para la práctica de los deportes, dependen en su mayor parte de la iniciativa de la sociedad, mediaticada, sin duda, por la demografía de la zona y la afición a determinada actividad. Ha de notarse que la inexistencia de instalaciones en algunos deportes minoritarios también se da en la mayoría de las regiones peninsulares, dada su poca difusión, por lo que la posibilidad de su práctica se limita a las grandes concentraciones humanas, que pueden aportar el suficiente número de practicantes que la haga rentable.

Considerando entonces el hecho de la imposibilidad práctica de desarrollar un tipo de deporte en la propia comarca o región, podemos analizar las acciones que pueden llevar a cabo el habitante peninsular y el canario para remediar este problema. El hombre peninsular puede desplazarse, con un coste módico, hasta el lugar en que la práctica de su deporte pueda realizarse; tal es el caso de los deportes de invierno y los que se realizan sobre el medio acuático. No ocurre así en las islas, ya que el acceso a la práctica de los deportes aquí imposibles conlleva la salida de las mismas y, por tanto, equivale a un desembolso excesivo para el canario.

Puede entonces decirse que existe un costo de insularidad, en la medida en que al canario no le es rentable el traslado a los lugares donde se practica su deporte preferido si para ello ha de desplazarse fuera de la isla.

En cuanto al área de las competiciones, también es preciso señalar que está influenciada por el transporte. Los desplazamientos, por las razones anteriormente expuestas, son más costosos que para los deportistas peninsulares, lo que obliga a que estos traslados sean los mínimos indispensables. Si en el ámbito peninsular se desarrollan competiciones de carácter nacional y local de manera oficial, también pueden darse otras de carácter regional y amistoso, de índole particular, en las que se pone a prueba la puesta a punto del deportista de manera más continuada. El deporte canario ha de limitarse a las imprescindibles por el gravamen del transporte, y aun circunscribirse a la propia isla; la insularidad puede restringir así, de algún modo, la competición deportiva.

La financiación del deporte se realiza en todo el ámbito nacional con unas normas comunes para todas las provincias en cada tipo de actividades; sin embargo, existe una excepción para Canarias. Conscientes los órganos centrales del deporte del mayor coste del mismo a consecuencia de la lejanía, existen métodos distintos para paliar esta desventaja. Así, puede decirse que el Consejo Superior de Deportes financió, para la temporada 1980-81, por un valor total de, aproximadamente, 4.296.000 pesetas a los equipos que participan en las competiciones de la Liga nacional pertenecientes a balonmano, baloncesto, voleibol y patinaje; el resto de las Federaciones subvencionan, en general, al participante, considerándole trasladado y residente en Madrid, y llevándole después al lugar de competición. Así pues, el coste económico de la insularidad bajo este aspecto queda, en su mayor parte, absorbido por los Organos centrales del deporte español.

No obstante, hay que resaltar que las posibles subvenciones recibidas por el deporte canario son las imprescindibles para el desplazamiento del deportista. Los aficionados y familiares que acompañan al equipo peninsular en su desplazamiento quedan aquí reducidos en número, pudiendo llegar a ser inexistente en algunos casos. Este coste de la insularidad se da no sólo en las relaciones Canarias-Península, sino también en las interinsulares.

Como conclusión, podemos decir entonces que existe un coste de la insularidad en la medida que al canario le resulta mucho más difícil acceder a todo tipo de deporte que al peninsular, por cuanto que si en las islas no se dan las condiciones para su práctica, la salida de las mismas los hace económicamente impracticables en relación con el mismo hecho del ciudadano de la Península.

COSTOS DE INSULARIDAD EN SITUACIONES DE EMERGENCIA

Es evidente que en la época actual la aparición de situaciones de emergencia alcanza unos índices de posibilidad muy por encima de los que el pasado ofrecía. Muchas de ellas hoy en día pueden ser provocadas, directa o indirectamente, por el hombre, y las actuales estructuras económico-sociales ofrecen un mayor grado de sensibilidad. Hoy podemos hablar de crisis petrolífera, de guerra atómica, de catástrofes en zonas de alta concentración urbana, de contaminaciones y, en definitiva, de toda una serie de posibilidades de autodestrucción que ha generado nuestro propio progreso.

Un análisis superficial de las múltiples situaciones de emergencia que pueden aparecer en escena en el momento más insospechado, nos lleva a concluir de inmediato en la especial vulnerabilidad que las condiciones de insularidad determinan en este aspecto, y en la existencia de una hipoteca constante que pesa sobre nuestras cabezas.

Es indudable, pues, que en este capítulo podemos hablar ciertamente de costos de insularidad, claramente inconcretos, inevitables de producirse y en los que no pueden determinarse compensaciones al respecto.

Es por ello que el presente apartado de este trabajo presenta únicamente caracteres indicativos; ha de carecer forzosamente de cualquier tipo de evaluación y, por desdoblado, renuncia a ofrecer soluciones ya por inexistentes, ya por inevitables. Se trata de exponer una panorámica de las estructuras que pueden resultar afectadas y su capacidad de respuesta en el intento de paliar las situaciones que se planteen.

Por otra parte, y dentro de las posibles situaciones de emergencia, nos limitaremos exclusivamente al examen de aquellas en las que la condición de insularidad presupone una mayor o más acentuada gravedad.

Con base en el expuesto criterio selectivo, e impidiéndonos lógicas restricciones, podemos establecer una serie de situaciones a desarrollar, que se han considerado, según criterio estimativo carente de base científica, en orden a su mayor o menor grado de posibilidades:

- 1.^a Escasez acentuada de agua.
- 2.^a Desabastecimiento de petróleo.
- 3.^a Bloqueo naval y aéreo.
- 4.^a Situaciones catastróficas (terremotos, maremotos, explosión nuclear, mareas negras, etc.).

Es indudable que cualquiera de las situaciones expuestas pueden ofrecer índices de gravedad enormemente variables, fundamentalmente en función del factor tiempo y en función de su mayor o menor proximidad a una situación límite.

Por necesidades metodológicas, examinaremos fundamentalmente situaciones límite, estableciendo factores tiempo convencionales, de término medio y en función de cada una de las situaciones a examinar.

1. ESCASEZ DE AGUA.

Con base en el examen de reservas y consumos anuales de agua propios de cada isla, procederemos al estudio de las situaciones de emergencia que puedan producirse.

Fundamentalmente, la escasez de agua puede obedecer a tres factores, con carácter independiente o conjugados entre sí:

- a) Aumento creciente del consumo.
- b) Condiciones climatológicas adversas, con disminución de reservas.
- c) Paralización de los sistemas de obtención y alumbramiento de agua.

1.1. Aumento creciente del consumo.

Es evidente que el problema del agua en Canarias se plantea incluso en situaciones de normalidad; si bien el Archipiélago canario se encuentra ligeramente por encima de la media nacional de agua caída, las deficiencias en la recogida y embalse de la misma, la existencia de una agricultura de regadío, el alto índice demográfico y la atención a las necesidades de una considerable población flotante, determinan una indudable situación de desventaja con respecto a otras regiones de la Nación. Por otra parte, el tema *agua* encuentra diferente tratamiento con referencia a cada una de las islas, que requieren un estudio separado.

De todo el Archipiélago, sólo la isla de La Palma ofrece un aceptable exceso de recursos, reputándose como discreto el de Tenerife, y en peligrosa situación de equilibrio, el resto de las islas.

Según estimaciones del SPA-15 para el año 2000, en virtud de las cuales se prevén incrementos de consumo que vienen a oscilar entre un 10 y un 20 por 100, según las islas, resultaría que para el citado año se aprecia una fuerte situación deficitaria, cuya única solución posible sería el establecimiento de nuevas fuentes de obtención (potabilizadoras), una más in-

tensiva explotación de recursos potenciales y el aprovechamiento a ultranza de las aguas de lluvia.

1.2. Condiciones climatológicas adversas.

Con base en los datos examinados, el caso de una prolongada sequía determinaría consecuencias ciertamente catastróficas. Moviéndonos en el terreno de la hipótesis, vamos a examinar las consecuencias de un período de sequía que determine un descenso del 25 por 100 en los recursos anuales disponibles.

Gran Canaria.

Esta hipótesis determinaría situaciones altamente deficitarias; lógicamente, habría de implantarse un sistema selectivo de consumo. Suponiendo el mantenimiento de los consumos urbanos e industriales y turísticos, haciendo gravitar las consecuencias deficitarias sobre el sector agrícola, resultando la disponibilidad de agua en este sector, que alcanzaría tan sólo el 65 por 100 de sus necesidades reales, lo que equivale hipotéticamente el abandono de la totalidad del cultivo del plátano.

Tenerife.

Con los mismos presupuestos establecidos que para Gran Canaria, en Tenerife resultaría que la disponibilidad del sector agrícola quedaría cifrada en un 76 por 100 de las necesidades reales de agua para riego, lo que hipotéticamente equivale al abandono del cultivo de patata en la citada isla.

A título anecdótico, podemos señalar que la producción anual de plátano en Gran Canaria alcanzó el año 1977 un importe aproximado de 30.000 millones de pesetas a una cotización de 30 pesetas/kilogramo.

Nuevamente insistimos en el carácter meramente indicativo de esta exposición, aclarando que si hemos establecido relación entre cultivo de plátanos y patata y recursos agrícolas de agua, ha sido porque precisamente los déficit de agua vienen a coincidir con los volúmenes dedicados a la producción de los referidos productos agrícolas.

1.3. Paralización de los sistemas de obtención y alumbramiento de agua.

Los recursos hidráulicos de las islas provienen fundamentalmente de las siguientes fuentes:

- Aguas subterráneas.
- Aguas superficiales.
- Aguas residuales.
- Aguas potabilizadoras.

La importancia relativa de cada una de las fuentes varía fundamentalmente de una a otra isla; basta citar, como ejemplo, la inexistencia de agua potabilizadora del mar en Tenerife.

Situación en Gran Canaria.

El principal fallo en los sistemas de obtención y alumbramiento de aguas procedería de un desabastecimiento de petróleo. Una situación límite en este sentido determinaría la paralización de las plantas potabilizadoras y la imposibilidad, al menos durante un cierto período de tiempo, de alumbrado de aguas por sistemas mecánicos (ajenos al concurso del petróleo) y manuales, pudiese alcanzar un 25 por 100 del total conseguido mediante energía petrolífera, resultaría que la disponibilidad total sería tan sólo de un 42 por 100 de las necesidades reales. Pero el problema es más grave aún si consideramos que el indispensable suministro a los centros urbanos tendría que ser realizado a través de nuevas conducciones o por sistemas de aguadas en algibe; todo ello en consideración a que la mitad del suministro diario a la población de Las Palmas procede de aguas potabilizadas.

Situación en Tenerife.

Como ha quedado expuesto, la casi totalidad del abastecimiento de agua en Tenerife procede de aguas subterráneas, por lo que las repercusiones dependerían de la capacidad de extracción de aguas sin el concurso energético del petróleo, hecho que ofrece menor dificultad que en Gran Canaria, dado el elevado número de galerías en el que el alumbramiento de aguas se produce mediante gravedad.

Cabe, consecuentemente, deducir que una situación límite que produjese desabastecimiento de agua para la población residente de núcleos urbanos, no revestiría en Tenerife el grado de incidencia que se produciría en Las Palmas.

2. DESABASTECIMIENTO DE PETROLEO.

La consideración de que las fuentes energéticas insulares se derivan en su totalidad del petróleo y derivados nos lleva, *a priori*, a concluir que el desabastecimiento petrolífero determinaría una situación insoluble. Todos sabemos que la total producción de energía eléctrica tiene su origen en centrales accionadas por fueloil, que el agua es su producción (potabilizadoras) y que en su conducción y alumbramiento se requiere el indispensable concurso del petróleo.

Esta simple exposición es suficiente para determinar que el total desabastecimiento petrolífero provocaría una serie de reacciones en cadena que desembocarían en un total colapso de la actividad isleña, considerando que las posibilidades de reservas, con consumos suficientemente ordenados, cubrirían un máximo de cuatro meses.

Estudiar el caso de un total desaprovisionamiento nos llevaría a unas conclusiones ya suficientemente conocidas, por lo que nos limitaremos al examen de las consecuencias de un desabastecimiento que cifraremos tan sólo en el 50 por 100.

Las consecuencias derivadas de un suministro reducido a la mitad de las necesidades reales puede fácilmente corregirse; se hace lógico pensar en una drástica y tajante reducción de las atenciones de automoción, hecho que implicaría inicialmente, y en base a un consumo selectivo, a reducir al máximo los aprovisionamientos de combustible de buques y aeronaves, con las inevitables secuencias que en el sector de transportes y comunicaciones ello determinaría.

Es por ello altamente conveniente la realización del actual proyecto, en fase de estudio, para la instalación de centrales eléctricas —por un importe aproximado de 6.000 millones de pesetas— accionadas por carbón; cosa que, sin embargo, a pesar de su evidente y perentoria necesidad, no parece agradar a determinados grupos ecologistas.

3. BLOQUEO NAVAL Y AEREO.

La existencia de un bloqueo naval y aéreo de carácter total determinaría una necesidad de supervivencia en base a la producción insular. Naturalmente que el bloqueo económico acarrearía el desabastecimiento petrolífero —estudiado en otro apartado—, de incidencia directa en múltiples aspectos productivos, e incluso en la conservación de *stocks* de víveres existentes. Un estudio teórico del problema ha de basarse en la tan hipotética como falsa posibilidad de que el bloqueo lo determinase un total desabastecimiento petrolífero o que, al menos, las reservas de productos energéticos, convenientemente ordenados, atendiesen las vitales necesidades de producción y conservación de alimentos.

Es obvio que la situación de emergencia ocasionada por un bloqueo total determina fundamentalmente la cobertura inicial de necesidades primarias, aspecto al que nos referimos exclusivamente y que determina el estudio de las posibilidades de autoabastecimiento.

Posibilidad de autoabastecimiento alimenticio.

Una situación de emergencia en este sentido derivaría fatalmente en una necesaria reducción en las dietas alimenticias de aquellos que la padecen. Sobre esta base ha sido elaborada la que podemos entender como *dieta mínima de subsistencia*, ordenada, por otra parte, acentuando el conjunto de aquellos artículos en los que la producción insular se muestra más consistente.

Efectuando los correspondientes cálculos, y sobre el cálculo de una población insular de 1.300.000 habitantes, se puede establecer un cuadro comparativo entre las necesidades anuales mínimas y producciones canarias, estableciendo el correspondiente porcentaje de cobertura.

CONCEPTOS	Necesidades (toneladas)	Producciones	Porcentaje
Leche y derivados	110.175	95.470	86
Carnes, huevos y pescados	95.550	141.000	147
Legumbres y frutos secos	47.450	Inapreciable	—
Frutas y hortalizas	121.194	600.000	495
Patatas, azúcar y cereales	121.525	75.000	35
Grasas y aceites	14.235	Inapreciable	—

El panorama, bastante desalentador, adquiere un cariz mucho más grave con base a los siguientes condicionantes:

- 1.º La necesidad de una problemática distribución de los recursos anuales a las necesidades diarias, hecho que habría de determinar el almacenamiento y conservación de alimentos para su consumo en diferentes épocas.
- 2.º La falta de heterogeneidad de la producción canaria que, en la totalidad de los grupos, presenta fuertes déficit, tan sólo compensables por la producción hortícola.
- 3.º El capítulo de carnes y pescados arroja tan sólo una producción de 17.000 toneladas de carne, imputándose el resto a pescados, siendo muy problemático que en una situación de bloqueo pudieran realizarse las correspondientes capturas.
- 4.º El almacenamiento de productos para su distribución en las diferentes épocas del año, tan sólo alcanzaría, para artículos perecederos, una capacidad máxima de 295.629 metros cúbicos, que supone la existencia de instalaciones frigoríficas y de congelación de las que disponen las islas.

- 5.º El grupo compuesto por cereales, patatas y azúcar se nutre exclusivamente de la producción patatera, por lo que la carencia de cereales y azúcar sería prácticamente total.

Ello no obstante, es de señalar que si el bloqueo no afectase a los productos procedentes de la Península, un suministro regular de los mismos determinaría la cobertura total de las necesidades mínimas establecidas.

Es evidente, a la vista de la situación que plantearía un bloqueo naval y aéreo, que esta situación comportaría unos elevadísimos e irremediables costos de insularidad, de carácter tanto psicológico como social, que pudieran incluso desembocar en una situación caótica.

Queremos hacer constar una vez más que a la presente exposición se le puede conceder tan sólo un mínimo de rigor científico, por lo que en este apartado —más que en ningún otro— ha de considerarse su carácter meramente indicativo.

4. SITUACIONES CATASTROFICAS.

La especial condición isleña requiere un estudio particular de las circunstancias que pueden suponer, ante situaciones catastróficas, un coste de insularidad. La determinación de un posible coste ha de venir condicionado por algún aspecto diferencial dentro de los tres aspectos siguientes:

- 1.º Grado de posibilidad.
- 2.º Especial gravedad de las consecuencias inmediatas y directas.
- 3.º Gravedad de las consecuencias indirectas y subsiguientes.

4.1. Grado de posibilidad.

Determinar las posibilidades de producción de un evento catastrófico resulta apriorísticamente imposible. Es evidente, no obstante, que en este sentido no puede determinarse un coste de insularidad; tan sólo, acaso, la producción de mareas negras resulte más posible, dado el gran tráfico de buques petroleros, aun cuando los vientos alisios no favorecerían el acceso a las islas de las referidas mareas.

La posibilidad de terremotos o maremotos no parece ofrecer mayores índices de posibilidad que los que arroja la España peninsular, y el considerar a las islas como un potencial objetivo atómico se presenta como bastante remoto si consideramos que los hipotéticos objetivos de una conflagración nuclear son precisamente zonas industriales o de muy alta concentración demográfica.

4.2. Repercusiones inmediatas.

Es claro que de producirse un hecho catastrófico, sus repercusiones directas o inmediatas revestirían un mismo grado de gravedad, con independencia de su zona de producción; es evidente que el número de víctimas, como el de daños materiales, ante la producción de un mismo hecho de idéntica intensidad, alcanzaría las mismas proporciones, con independencia del lugar geográfico.

4.3. Repercusiones indirectas y subsiguientes.

Si bien —como ha quedado expuesto— tanto los índices de posibilidad de producción como las inmediatas consecuencias derivadas de un suceso catastrófico no parecen ofrecer aspectos diferenciales con respecto a la situación insular, no se puede llegar a las mismas conclusiones por lo que se refiere a dos aspectos fundamentales que pudieran ser consecuencia de la producción de alguno de los fenómenos que nos ocupa: prestación de asistencia sanitaria a las víctimas y la posibilidad de efectuar evacuaciones masivas si las circunstancias lo exigiesen.

Asistencia sanitaria a las víctimas.

Es evidente que la asistencia sanitaria, al menos por un espacio de varias horas, ha de quedar circunscrita a los medios de los que las islas disponen.

En la actualidad, el Archipiélago dispone de 40 Centros hospitalarios, que totalizan alrededor de 6.800 camas, situados en su mayoría en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, por lo que, de resultar alguna de estas dos ciudades afectadas, el problema se agravaría sensiblemente. El hecho del aislamiento impediría las evacuaciones por carretera, debiendo circunscribirse las ayudas exteriores de carácter urgente tan sólo a las prestadas por vía aérea; desgraciadamente, estos condicionantes, de una u otra manera, desembocarían fatalmente en apreciable aumento en el número de víctimas.

Realización de evacuaciones masivas.

La realización de evacuaciones es evidente que las condiciones insulares las dificultarían hasta el punto de hacerlas imposibles para el caso de una evacuación masiva fuera del ámbito de una isla; el problema no revestiría, sin embargo, dificultades insuperables para el traslado dentro de una misma

isla. La benignidad del clima, la existencia de centros turísticos con gran poder de absorción y un elevado parque de vehículos, favorecerían las mismas, siempre que el factor tiempo lo permitiese.

Un estudio, siquiera somero, de las posibilidades de evacuación de la isla de Gran Canaria nos llevaría a un resultado totalmente desalentador, pues requeriría una enorme profusión de medios y unas disponibilidades de tiempo que una emergencia no ofrecería.

SEMINARIO CIVICO MILITAR DE CANARIAS

C I C L O I I

5.^a P O N E N C I A

Tema: «LOS COSTES DE LA INSULARIDAD EN LA DEFENSA NACIONAL».

COMPOSICION DE LA PONENCIA

- **Presidente civil:**

D. Enrique Meléndez Hevia, Catedrático de Bioquímica, Decano de la Facultad de Biología de la Universidad de La Laguna.

- **Presidente militar:**

D. Juan Arroyo Pertasse, Coronel de Infantería, DEM., Director de la Biblioteca Militar de Canarias (Tenerife).

- **Secretario:**

D. José Aldea Marín, Comandante de Artillería, DEM., del Regimiento Mixto de Artillería núm. 93.

- **Vocales civiles:**

D. Fernando Martínez González, Director de Radio Nacional de España en Tenerife.

- **Vocales militares:**

D. Angel Romero Carbón, Teniente Coronel de Aviación (EA.), Diplomado de Estado Mayor, del EMACON. del MUNICAN.

D. Isidoro Armada Franco, Capitán de Corbeta, DEM., del EMACON. del MUNICAN.

D. Vicente García Corral, Comandante de Infantería, DEM., del Estado Mayor de CAPGECAN.

D. Juan Vecino Montilla, Capitán de Ingenieros, DEM., del BTCAN.

D. Angel Morales Díaz-Otero, Comandante de Infantería, DEM., del Estado Mayor de CAPGECAN.

I N D I C E

	Páginas
ESQUEMA DEL ESTUDIO	261
I. <i>Estudio de los costes —de los factores— de la insularidad canaria en la Defensa Nacional</i>	265
1. Situación	265
2. Lejanía	267
3. Fragmentación	268
4. Dispersión insular	269
5. El gran desarrollo costero	270
6. Demografía	270
7. Desequilibrio espacial	272
8. Dificultades de interrelación	273
9. Dificultades para el apoyo	274
II. <i>Estudio de los costes de «las bases del poder defensivo canario».</i>	274
1. El espacio geográfico	274
2. Potencial humano	275
3. La estructura y el potencial de los tres sectores de la actividad productiva	276
III. <i>Síntesis sobre los costes de los factores de la insularidad en la Defensa Nacional</i>	293
1. De Defensa Militar	293
2. De Defensa Diplomática	293
3. De Defensa Económica	294
4. De Defensa Civil	296
5. De investigación científica y técnica	297
6. De información de la Defensa	297

	Páginas
IV. <i>Síntesis sobre «las bases del poder defensivo canario»</i>	298
1. De Defensa Militar	298
2. De Defensa Diplomática	299
3. De Defensa Económica	299
4. De Defensa Civil	304
5. De investigación científica y técnica	306
6. De información de la Defensa	306
7. De movilización	307
V. <i>Conclusiones sobre los costes de los factores de la insularidad y de las bases del poder defensivo canario en la Defensa Nacional.</i>	307
1. De Defensa Militar	307
2. De Defensa Diplomática	308
3. De Defensa Económica	309
4. De Defensa Civil	313
5. De investigación científica y técnica	314
6. De información para la Defensa	315
7. De movilización	316

ESQUEMA DEL ESTUDIO

1. OBJETO DE LA COMISION.

La Comisión de Estudio encargada de redactar la 5.^a Ponencia de este Ciclo II del SEMINARIO CÍVICO MILITAR DE CANARIAS, desarrolla el tema concreto "Los costes de la insularidad en la Defensa Nacional".

2. PUNTOS QUE SE HAN CONSIDERADO EN EL PLAN DE TRABAJO DE LA PRESIDENCIA.

2.1. Costes de la insularidad.

La expresión *costes de la insularidad*, que se ha interpretado en el sentido de medidas, procedimientos o medios que se requieren o necesitan para satisfacer o superar el efecto de la insularidad en la Defensa Nacional.

2.2. El concepto de "Defensa Nacional".

2.2.1. SU FINALIDAD.

2.2.2. SUS EXIGENCIAS.

2.2.3. SUS REQUERIMIENTOS.

2.3. Principios básicos de la Defensa Nacional:

- Totalidad.
- Permanencia.
- Unidad de dirección.
- Descentralización de la ejecución.
- Coalición: base internacional.

2.4. Componentes de la Defensa Nacional:

- Defensa Militar.
- Defensa Económica.
- Defensa Civil.
- Defensa Diplomática.
- Defensa Científica.
- Defensa de la Información.

3. PUNTOS BASICOS SELECCIONADOS EN EL PLAN DEL PRESIDENTE POR SER CAUSA DE EFECTOS EN LA RESOLUCION DEL PROBLEMA.

3.1. Factores que definen la insularidad canaria:

- Situación.
- Lejanía.
- Fragmentación.
- Dispersión.
- Desarrollo costero.
- Demografía.
- Desequilibrio espacial.
- Impedimentos de interrelación.
- Dificultades para el apoyo.

3.2. Bases del poder económico canario, que son las bases de su poder defensivo:

- El espacio geográfico.
- Su potencial humano, en los aspectos cualitativo y cuantitativo.
- La estructura y el potencial de cada uno de los tres sectores de su actividad productiva.
- Su preparación científica y técnica.

4. LAS FORMAS DE ACTUACION SELECCIONADAS EN EL PLAN DEL PRESIDENTE PARA EL DESARROLLO DEL TRABAJO.

4.1. Definir las insuficiencias o inconvenientes que para la Defensa Nacional significa cada uno de:

- Los factores de la insularidad canaria; y
- Las bases del poder defensivo canario.

4.2. Logrado lo anterior, indicar:

- Sobre qué componente de la Defensa Nacional producen la insuficiencia o el inconveniente concreto.
- Las medidas, procedimientos o medios —costes— que se precisan para satisfacer o superar la insuficiencia o el inconveniente en el componente afectado.

I. ESTUDIO DE LOS COSTES —DE LOS FACTORES— DE LA INSULARIDAD CANARIA EN LA DEFENSA NACIONAL.

1. SITUACION.

La situación es la posición, colocación, ubicación o lugar que se ocupa en el espacio geográfico.

Aunque Canarias, aisladamente considerada, no tiene entidad geopolítica —como tampoco la tiene el conjunto nacional—, su privilegiada situación geográfica le proporciona peso suficiente para considerarla integrada en los siguientes marcos geopolíticos:

- En el europeo, como región española que es, y por formar el borde meridional del mar de España.
- En el Atlántico, por el lugar que ocupa en ese océano.

El espacio Atlántico definido por el estrecho de Gibraltar-Canarias-Azores-El Ferrol del Caudillo es para la *política de Defensa* española una de sus dos “Áreas Estratégicas Trascendentales”. La otra es el Mediterráneo occidental. Por eso el eje de Canarias-Estrecho de Gibraltar-Baleares, que une sus dos “Áreas Estratégicas Trascendentales”, es de vital importancia para España.

Pero sobre este área atlántica, relativamente reducida, existen intereses encontrados de varios países. Las “influencias” más transparentes en este área son:

- El litigio hispano-británico sobre Gibraltar y su utilización como base naval por la OTAN. y por los Estados Unidos.
- La actitud del mundo árabe, que une a sus componentes frente a factores externos y que, sin esta amenaza, disputan entre ellos de forma más o menos encubierta.
- La propensión del poder soviético hacia los continentes africano y americano.

De ahí que ese espacio Atlántico-Estrecho de Gibraltar-Canarias-Azores-El Ferrol del Caudillo está comprendido en el área definida como *zona de interés común*. Destaca en él:

- El valor excepcional del Archipiélago canario en las rutas que, desde el cabo de Buena Esperanza, principal ruta petrolífera, y desde Sudamérica, ruta de abastecimiento de materias primas, llevan a Europa.
- La importancia que para el *apoyo logístico* a Europa occidental tiene el área Canarias-Azores-El Ferrol del Caudillo-Estrecho de Gibraltar.
- El interés decisivo que para la *estrategia atlántica* tiene el triángulo Canarias-Azores-Estrecho de Gibraltar.

Aspectos todos ellos con gran significación para superar los inconvenientes que la insularidad representa, a medida que las posibilidades nacionales lo permitan.

La posición estratégica trascendental de Canarias significa, en resumen, *renta de situación*: posibilidad de trato singular —si se sabe negociar—, posibilidad de política comercial preferente, etc. Pero también “conflictividad”, coste de situación, consecuencia de los intereses encontrados en el espacio, de las influencias que concurren en el área y de los riesgos que la posición estratégica origina.

El coste de situación de Canarias significa necesidades excepcionales. Entre ellas:

- Proteger las comunicaciones que discurren por ese espacio —más de 1.000 kilómetros próximos a la costa NW. de Africa—, que España considera vitales.
- Una Defensa Económica, capacidad alimentaria, industrial y financiera adecuadas y planificadas.
- Una Defensa Civil que disponga de la correspondiente protección al conjunto de la organización.
- Desarrollar una política de tratados y alianzas que tenga en cuenta el peso de Canarias en el conjunto de la estrategia nacional.
- Estructurar su economía de forma que disponga de capacidad alimentaria, industrial y financiera adecuadas para permitir la autonomía precisa durante un plazo a determinar, considerando que los plazos serán tanto mayores cuanto mayores sean las posibilidades de los recursos locales.
- Almacenar reservas de aquellos recursos que no pueda proporcionar el Archipiélago para el plazo fijado.
- Organizar la Defensa Civil y dotarla de los medios necesarios.

Ya que la estrategia, a nivel de Defensa Nacional, se aplica bien mediante acciones políticas, diplomáticas o económicas, o bien incluyéndolas.

Estas medidas —coste de situación derivado de la conflictividad— son la respuesta para que las ventajas de la posición canaria —renta de situación— no se tornen inconvenientes.

2. LEJANIA.

Que está alejado, remoto, distante —gran distancia— en espacio o tiempo. Los 1.200 kilómetros que distancian el Archipiélago de la Península representan:

- 1.º Aislamiento; falta de comunicaciones terrestres.
- 2.º Separación física del resto del territorio nacional, lo que hace largas las vías de comunicación marítimas y aéreas, con las siguientes repercusiones:
 - a) Obliga a proteger esas vías de comunicación.
 - b) Hace indispensable dedicar medios de transporte marítimos y aéreos suficientes para cubrir las necesidades totales del Archipiélago: Fuerzas Armadas y población.
 - c) Dificulta el abastecimiento y el refuerzo al Archipiélago en momentos críticos.
 - d) Crea dificultades de relación con las demás regiones nacionales.

Desde el punto de vista de la Defensa Nacional, los principales “inconvenientes” de esta lejanía son:

- El aislamiento, que excluye las comunicaciones terrestres.
- La separación dificulta el ejercicio de la soberanía, la protección de los recursos e intereses nacionales en la zona económica exclusiva, y aumenta la vulnerabilidad de los transportes.

Las necesidades de la Defensa Nacional que la lejanía del Archipiélago respecto a la Península origina son:

- Disponer, permanentemente —principio de permanencia—, de los medios adecuados para garantizar la defensa y la protección de las comunicaciones.
- Tratar de disminuir la vulnerabilidad de las comunicaciones, mediante acciones de Defensa Diplomática que anulen o disminuyan los riesgos.
- Desarrollar los transportes para proporcionar a la economía canaria la mayor capacidad de adaptación a las exigencias de la Defensa Nacional y la mayor flexibilidad de producción.

Las medidas a adoptar para superar las necesidades expuestas son:

- Desarrollar una política de alianzas y de tratados que disminuya la vulnerabilidad del área.
- Atender a la protección del tráfico con los medios suficientes para garantizarlo.
- Disponer de capacidad alimentaria e industrial adecuada para hacer posible la supervivencia autónoma —contando con las necesidades de la población—, recurriendo al máximo a los recursos locales.
- Dedicar al tráfico los medios de transporte suficientes para cubrir las necesidades de la población y de las Fuerzas Armadas, y para permitir la adaptación de la economía canaria a las necesidades de la Defensa y su mayor flexibilidad.
- Contar con reservas de recursos alimentarios, industriales y energéticos que no pueda cubrir el Archipiélago.
- Organizar una Defensa Civil eficiente y dotarla de los medios precisos.
- Atender a la defensa de la información, dada la vulnerabilidad del área.
- Garantizar el enlace con la dirección de la Defensa Nacional.

3. FRAGMENTACION.

Significa fraccionar, reducir a porciones pequeñas. La fragmentación presenta los siguientes “inconvenientes”:

- 1.º Fraccionamiento de los medios, depósitos y servicios —siquiera sean mínimos— en cada isla.
- 2.º Falta de continuidad terrestre, que supone una total dependencia de los transportes marítimos y aéreos, lo que exige disponer:
 - De medios de transporte marítimos y aéreos para atender las necesidades de las islas.
 - De medios para proteger esas comunicaciones, al menos mientras se realizan los transportes, tiempo durante el que permanecerán hipotecados aquellos medios.
- 3.º Dificultad de enlaces interinsulares.

La falta de continuidad terrestre origina también:

- Dificultades para los intercambios comerciales y las relaciones económicas interinsulares, lo que aconseja la insularización.
- Que cada isla configure un mercado desconectado, y el Archipiélago represente un conjunto de pequeños mercados.

Las medidas necesarias para superar los inconvenientes expuestos son:

a) Dotar al Archipiélago de:

- Los medios de transporte marítimos y aéreos precisos para atender las necesidades de las islas.
- Los elementos precisos para proteger los transportes interinsulares.

b) Adoptar las disposiciones convenientes para arraigar la población al suelo en las islas periféricas, mediante el desarrollo de la agricultura, de la pesca, de las industrias de transformación, e incluso de aquellas otras que sean adecuadas a la pequeña dimensión de los mercados o puedan exportar, lo que facilitaría disponer de recursos locales, en cuya máxima explotación se basan los procedimientos logísticos.

c) Estudiar los métodos para equilibrar la producción de cada isla, en la mayor medida posible, para disminuir su dependencia del exterior, proporcionándole las producciones adecuadas a la dimensión de sus mercados.

d) Dotar a cada isla de los recursos alimentarios, industriales y de servicios que se requieren para proporcionarle el grado de supervivencia autónoma que necesite.

e) Dotar a cada isla de organización de Defensa Civil con los medios indispensables.

f) Perfeccionar los enlaces interinsulares.

4. DISPERSION INSULAR.

La dispersión insular pone distancia entre las islas —el Archipiélago, con la superficie terrestre de la provincia de Málaga, se extiende sobre un espacio que equivale a las ocho provincias andaluzas— y da lugar a que cada isla constituya una unidad, tanto política como social y económica.

La dispersión hace mayores los “inconvenientes” que ocasiona la fragmentación insular:

- Distancia en tiempo y espacio la separación entre islas.
- Aumenta la exigencia de garantizar los transportes marítimos y aéreos.

La dispersión da lugar a diferencias sustanciales entre las islas, tales como en la densidad de población, en la distribución por edades de esa población; en dificultades de integración en el nivel cultural, en la concen-



tración de la industria y los servicios, en la disponibilidad de agua y en los procedimientos de obtención.

La dispersión es, en resumen, un serio inconveniente para la Defensa Civil, para la capacidad económica canaria, base de su poder defensivo, y para el desarrollo armónico del Archipiélago.

Las "medidas" precisas para superar esos inconvenientes son similares a las expuestas al estudiar el factor *fragmentación*, con las siguientes particularidades:

- a) Los inconvenientes que representan la escasa población y dimensiones de cada una de las islas aconsejan adoptar disposiciones para que el Archipiélago sea, en lo posible, un solo mercado para determinados recursos.
- b) Aplicar las acciones precisas para generar una efectiva solidaridad interinsular, desarrollando la voluntad de unión, el afán de convivencia y de comunicación, que está por encima de los costes —y constituye un coste de integración—, para asegurar un desarrollo económico común.

5. EL GRAN DESARROLLO COSTERO.

Los 1.211 kilómetros equivalen a un tercio del total nacional (L. 169, F. 265, GC. 200, T. 269, G. 87, L. P. 126, H. 95).

6. DEMOGRAFIA.

El Archipiélago canario cuenta actualmente con 1.400.000 habitantes. Característica especial es su fuerte crecimiento, acusado a partir de 1920, muy superior a la media nacional, y una atenuada tendencia a continuar, al menos hasta final del presente siglo. Su existencia viene determinada por la cifra más alta de natalidad detectada en España, en contraste con una mortalidad en rápido descenso a partir de los años cuarenta.

El juego desarrollado por los movimientos migratorios no son de significación en el desarrollo poblacional. El papel de la emigración ha sido, como no podía ser menos de suceder, de freno al crecimiento, reservándose las migraciones interiores las consecuencias de depoblamiento de algunas zonas en beneficio de la superpoblación de otras; en tanto que la inmigración del exterior ha carecido, hasta fechas recientes, de importancia. Hoy en día,

sin embargo, empiezan a ser importantes las tradicionales entradas de peninsulares y europeos, haciendo recientemente su aparición los africanos.

En concordancia con lo expuesto, observamos mayor crecimiento en las islas centrales, especialmente Gran Canaria y Tenerife, y en menor cuantía, La Palma; se han mantenido en situación intermedia Lanzarote y Fuerteventura, mientras que La Gomera y El Hierro mantienen sensiblemente el mismo número de habitantes que a principios del presente siglo.

A mayor abundamiento, se precisa que las islas centrales —hasta 1960— han aumentado en sus zonas norte más la población, debido al desarrollo agrícola. A partir de esta fecha experimenta una inversión hacia las zonas sur, sin duda por el advenimiento turístico.

Todo ello nos dice que existe un desequilibrio espacial, con despoblamiento de las zonas urbanas y turísticas de la costa, en detrimento de las zonas campesinas y de las islas mayores en perjuicio de las menores.

Otro factor a tener presente, siempre teniendo en mente la Defensa Nacional, es la juventud de la población canaria, que alcanza la media máxima (según estadística nacional), aunque se aprecie en La Palma, La Gomera y El Hierro un relativo envejecimiento motivado por las emigraciones.

Inconvenientes:

- Se pueden producir tensiones conflictivas en las zonas superpobladas, desfavorables para la Defensa Nacional, así como también en las islas despobladas, para el mantenimiento de las guarniciones.
- La gran presencia de extranjeros, especialmente africanos, en nada beneficia a la Defensa Nacional. De una parte presuponen un vehículo para emitir información a posibles potencias no amigas, así como a desarrollar acciones de sabotaje; de otra, suponen un crecimiento artificial de población, lo que redundaría en una sobrecarga del problema logístico.

Medidas:

- Desarrollar una política de freno a la inmigración clandestina extranjera, especialmente africana, que arriba a las islas con pretensiones duraderas de permanencia.
- Decantar la corriente turística extranjera de forma que solamente tenga cabida la que ofrezca interés para la economía nacional.
- Situar a la industria que en el futuro surja en polos alejados de las capitales, con objeto de controlar su crecimiento demográfico.

7. DESEQUILIBRIO ESPACIAL. (Significa desigual distribución de la población.)

La demografía canaria, en el conjunto del Archipiélago, es superior a la media nacional. También lo es en Gran Canaria, Tenerife y La Palma; pero en las demás islas periféricas, la densidad es inferior a la media nacional. La Gomera y El Hierro, concretamente, están perdiendo población, porque el mayor desarrollo del turismo y de la economía en Gran Canaria y en Tenerife atraen la población de las islas periféricas. (Gran Canaria acoge el 90 por 100 de la población de su provincia; Las Palmas, el 50; Tenerife, el 86, y Santa Cruz-La Laguna, el 43.)

En las islas, a su vez, la población se concentra en las zonas norte (húmedas), en las sur (turísticas) y en las costas, con abandono de las zonas altas del interior.

Las consecuencias son:

- Predominio demográfico a favor de las islas orientales.
- Aumento progresivo de la población en las islas centrales.
- Crecimiento de la población en las zonas sur.
- Pérdida de población en las islas occidentales, excepto en La Palma.
- Concentración de la población en Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife-La Laguna, donde están situados los dos grandes puertos, la mayor parte de la industria y una buena proporción de los servicios.

Con los siguientes inconvenientes:

- Crecimiento desordenado de las dos ciudades citadas.
- Deficiente dotación de la infraestructura y de los servicios en estos núcleos.
- Proletarización de los emigrantes, que no arraigan en el nuevo medio.
- Envejecimiento de la población en las áreas rurales altas, por emigración de la juventud.
- Abandono de las tierras cultivables altas por las dificultades que encuentran para desarrollar la agricultura comercial, por la imposibilidad de dedicarse a otras actividades económicas y por el aislamiento en que estos núcleos rurales se encuentran.

Las necesidades que, a nivel de Defensa Nacional, originan esos inconvenientes son:

- Lograr una más conveniente distribución de la población.
- Poner remedio a la emigración de la juventud hacia las islas centrales.
- Poner en cultivo los labrantíos abandonados.

Las medidas a adoptar para satisfacer las necesidades expuestas en las islas periféricas y tierras altas cultivables, especialmente en La Gomera y en El Hierro, son:

- a) Incitar a la explotación a la agricultura de consumo y de la ganadería, adaptadas a las respectivas demandas, en las zonas cultivables abandonadas, para elevar la producción, emplear mano de obra, retener población emigrante y evitar gasto exterior.
- b) Estimular la creación de actividades económicas alternativas.
- c) Motivar la creación de industrias —preferentemente de transformación de productos primarios—, siempre que las dimensiones de los mercados hagan posible la comercialización y colocación de sus productos.
- d) Racionalizar y modernizar las estructuras comerciales para compensar los gastos de transporte.
- e) Mejorar las comunicaciones, los servicios y las condiciones de vida.

8. DIFICULTADES DE INTERRELACION. (De relación “entre”. De participar con dar parte a otro de lo que uno tiene.)

Son consecuencia, principalmente, de que la economía canaria recoge una larga tradición de exportación y de servicios relacionados con el extranjero, tradición claramente divergente del desarrollo en el resto de la Patria, donde el estímulo a la producción es de tipo proteccionista.

Pero la escasa integración de la economía canaria con la Península cambió de signo a partir de 1940 —con el *movimiento económico*—, y en el momento actual existe una creciente y cada vez más importante integración, si bien subsisten diferencias entre una y otra economías.

El inconveniente principal que estas dificultades representan para la Defensa Nacional es la insuficiente integración (de componer un todo con sus partes).

La necesidad que origina consiste en conseguir una integración lo más completa posible con el resto de la Patria.

Las medidas a adoptar para conseguir esa integración se basan en la aplicación de una *política nacional* que:

- a) Preste especial atención a las características específicas de la región canaria.
- b) Genere una efectiva solidaridad con el resto de la Nación española, reforzando los lazos existentes.

- c) Las dificultades de interrelación suponen un *coste de integración*: voluntad de permanecer unidos, de ser solidarios; tener conciencia de identidad y afán de convivencia, como pertenecientes a la Patria común, que está por encima de todo planteamiento de costes.

El coste de integración asegura la comunicación y el desarrollo económico común.

9. DIFICULTADES PARA EL APOYO. (Obstáculos, estorbos. De difícil —que requiere esfuerzos; “el apoyo”—, lo que sirve para mantener —alimentar— firme una cosa.)

Desde el punto de vista de la Defensa Nacional, el principal inconveniente que representan las dificultades para el apoyo es que impida o retarde la oportuna llegada del apoyo.

Las necesidades que origina este inconveniente son:

- a) Proteger las comunicaciones.
- b) Disponer de los recursos, de todas clases, necesarios en el Archipiélago para que una interrupción en los transportes no haga crítica la situación.

Las medidas a adoptar para satisfacer esas necesidades son:

- a) Disponer de los elementos necesarios para la protección de las comunicaciones.
- b) Disponer de los medios de transporte necesarios para el apoyo.
- c) Emplear los métodos necesarios para proporcionar al Archipiélago la máxima autonomía agrícola, industrial y económica.
- d) Contar con reservas de aquellos recursos que no se puedan obtener en el Archipiélago.

II. ESTUDIO DE LOS COSTES DE “LAS BASES DEL PODER DEFENSIVO CANARIO”.

1. EL ESPACIO GEOGRAFICO.

El *espacio geográfico* constituye una de las dos áreas consideradas como trascendentales y de interés.

Por los intereses e influencias que concurren en él, puede calificarse como espacio conflictivo.

La maniobra estratégica española —su política, su diplomacia y su economía—, en la búsqueda de una situación estratégica favorable, está influenciada por la importancia de este espacio.

2. POTENCIAL HUMANO.

El desarrollo de la sociedad canaria ha engendrado una estructura social peculiar, cuya característica más notable es su alto grado de modernidad social.

Motivo de este fenómeno han sido las diversas formas de adaptación socioeconómica experimentadas en los últimos tiempos y materializadas en las siguientes principales razones: el trasvase de población activa del sector primario al terciario; la exigüidad del sector secundario, y la acumulación de población en las islas mayores.

Las grandes mutaciones experimentadas con la llegada del desarrollo a la Nación han configurado un amplio estrato social mayoritario de corte moderno, que coexiste con otro más arcaico, de típico sesgo campesino; predomina el primero en Las Palmas, y el segundo, en Tenerife. En otras palabras, coexiste un grupo socioeconómico conectado a la economía mundial, con actitudes, formas, producción y consumo equiparables a los más avanzados grupos sociales, con otros de corte más tradicional, conservador y de economías cerradas, características de las gentes del agro.

Componente fundamental del poder defensivo, puesto que de la población dependen todos los esfuerzos, sean militares, económicos, etc., presenta en Canarias:

1.º Como factores positivos:

- Su alto índice demográfico, superior a la media nacional.
- La juventud de la población. El 24 por 100 tiene menos de veinte años.

Presentará, pues, un contingente anual de mozos creciente hasta fin de siglo.

2.º Como factores negativos:

- Su nivel cultural, inferior a la media nacional.
- Su distribución irregular —desequilibrio espacial— por emigración hacia las islas mayores, que la desarraiga y proletariza.
- Tasa de población activa inferior a la media nacional, que le hace influenciado por acciones ideológicas y psicológicas.
- El reducido número de habitantes —población absoluta—, que dará lugar a uno de los principales problemas económicos del Archipiélago: la limitación o estrechez del mercado interior.

3. LA ESTRUCTURA Y EL POTENCIAL DE LOS TRES SECTORES DE LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA.

3.1. La estructura.

Los principales inconvenientes que para la Defensa Nacional representa la estructura económica canaria son:

— La falta de proporción entre sus componentes, debida fundamentalmente a:

- El excesivo desarrollo de las importaciones, originado en gran parte por la escasez de recursos agrarios de consumo, la carencia de recursos energéticos útiles en la actualidad y de materias primas industriales. Las importaciones constituyen una barrera para el despegue del sector afectado.
- El insuficiente desarrollo del sector industrial, que ocupa sólo el 10 por 100 de la población activa. Este insuficiente desarrollo se deriva, también en gran parte, de la reducida dimensión de los mercados interiores, que no permiten establecer determinadas industrias que requieren una dimensión mínima si no se recurre al mercado exterior.

El insuficiente desarrollo industrial significa una excesiva dependencia del sistema económico del exterior. (Incluso del capital exterior, en importaciones, turismo y agricultura de exportación; pero el petróleo y sus derivados sobrepasan en mucho a todas las demás importaciones; le siguen los bienes de consumo.)

- Su vulnerabilidad, al aparecer el comercio exterior como la principal actividad económica. Le siguen el turismo y la agricultura de exportación.

Las necesidades que crean estos inconvenientes consisten en disminuir las exportaciones para hacer menor la dependencia del sistema respecto al exterior.

Las medidas a adoptar para satisfacer las necesidades expuestas, en lo posible, consisten en:

- Prestar un apoyo decidido al desarrollo de todos los factores productivos.
- Favorecer todas aquellas producciones internas que garanticen una obtención rentable, tanto en precio como en calidad.

- Fomentar la inversión, el desarrollo de la agricultura de consumo y de las actividades industriales y económicas. El camino para una mayor industrialización empieza por la transformación de productos primarios.
- Asignar funciones productivas a todas las islas.
- Proteger la exportación de ciertos productos, teniendo en cuenta que las exportaciones constituyen una respuesta positiva frente al exterior, siempre que no sean a costa de la producción para el abastecimiento interior, hace indispensable la importación, que significa dependencia del exterior.
- Modificar las bases de la economía canaria para lograr:
 - a) Arraigar la población al suelo de las islas periféricas y de las zonas altas, fomentando la explotación pesquera, la agricultura de medianía y la ganadería, que se beneficiarán de sus propios recursos y permitirán precaverse ante un desabastecimiento provocado por algún conflicto exterior.
 - b) Diversificar el empleo del capital, actualmente acumulado casi exclusivamente en los subsectores exportadores e importadores.
 - c) Limitar la agricultura de exportación hasta el punto que no perjudique la de abastecimiento interior ni el consumo de agua.
 - d) Diversificar la industria, siempre que sus dimensiones hagan posible la comercialización y colocación de sus productos.
 - e) Comercializar directamente la agricultura de exportación y la de subsistencia del Archipiélago.

3.2. El potencial.

3.2.1. EL SECTOR PRIMARIO.

3.2.1.1. *La agricultura.*

El mercado abierto ha producido en Canarias el fenómeno de que su agricultura está dirigida a la exportación, y es incapaz de satisfacer sus necesidades interiores, sin tener en cuenta la dependencia del exterior, que suma a los gastos de transporte los de almacenamiento.

La causa directa de la ruina de la agricultura de consumo ha sido la defensa de las condiciones de seguridad a la agricultura de exportación, que frenó el cultivo de aquella en busca de rentabilidad mayor.

Si la Península —plátanos— o la CEE. —tomates y pepinos— tuviesen un mercado abierto, al estilo canario, la competencia a estos productos habría acabado con ellos. La reserva del plátano en la Península y la defen-

sa por cuotas en la CEE. del tomate y pepino, se basan en el mercado cerrado.

El cultivo del plátano —basado en la reserva del mercado peninsular— ha excluido la posibilidad de desarrollar otros cultivos en la extensión suficiente.

El principal inconveniente que para la Defensa Nacional pone a la vista la agricultura canaria —uno de los recursos fundamentales del Archipiélago— es su dependencia del exterior, debida a su insuficiente producción para abastecer el mercado —no cubre el 50 por 100 de las necesidades— y su alto déficit en determinados recursos básicos, como cereales, leguminosas, azúcar, etc., consecuencia de:

- 1.º La extensión del terreno improductivo (proporcionalmente, cinco veces más que la peninsular).
- 2.º El abandono de las tierras cultivables altas.
- 3.º La escasa proporción de terrenos de cultivo dedicados a la producción de recursos básicos alimenticios y a pastos.
- 4.º La dualidad de la agricultura canaria, que es el resultado de la existencia de:
 - Una agricultura de consumo en franca crisis por la defensa de las condiciones de seguridad a la exportación, que frenó el cultivo de aquélla.
 - Una agricultura de exportación de alta técnica, con un volumen de exportaciones que supone el 60 por 100 de las totales, alcanzado en la búsqueda de la mayor rentabilidad económica que le proporciona la reserva del mercado peninsular y la defensa por cuotas en la CEE.
- 5.º La escasa productividad, consecuencia de la emigración de la juventud hacia los grandes núcleos de población.
- 6.º El elevado precio y gasto del agua.

La necesidad que plantea el inconveniente citado es la de suprimir, o al menos disminuir todo lo posible, la dependencia del exterior de la agricultura canaria.

Las medidas a adoptar para satisfacer las necesidades expuestas son:

- 1.ª Transformar en terreno cultivable el actualmente improductivo que lo permita.
- 2.ª Poner en producción las tierras cultivables altas abandonadas.
- 3.ª Hacer mayor la proporción de terrenos dedicados al cultivo de recursos básicos.

- 4.^a Mejorar las estructuras y las condiciones socioeconómicas de la población rural.
- 5.^a Fomentar la ganadería y la agricultura de consumo —preferentemente, cereales, leguminosas, azúcar, etc.— adaptadas a las necesidades de las islas, como valioso complemento a la resolución del problema de abastecimiento.

La agricultura de consumo y la ganadería presentan las ventajas de que:

- Utilizan suelos sin uso alternativo.
 - Consumen menos agua que la agricultura de exportación.
 - Permiten elevar la producción de las tres islas periféricas y de zonas deprimidas de las centrales.
 - Emplean mano de obra y retienen población emigrante.
- 6.^a Aplicar tasas aduaneras a las importaciones agrícolas que compitan con las producciones agrarias interiores y puedan dar lugar a la disminución o no rentabilidad de la producción canaria.
 - 7.^a Utilizar cultivos que requieran menos agua.
 - 8.^a Apoyar la producción dedicada a la exportación en la escala imprescindible para no perjudicar la economía de las islas —plátano, tomate, etc.—, mientras que no sea a costa de la producción de recursos para el abastecimiento interior.
 - 9.^a Realizar un estudio técnico-económico para determinar los límites de coste y de rendimiento por debajo de los cuales no conviene fomentar la producción, considerando que la agricultura debe generar ingreso, ahorrar gasto interior y explotar producciones con un mínimo de rentabilidad.

Todo, buscando cubrir las necesidades del Archipiélago y crear reservas.

3.2.1.2. *La ganadería.*

El principal inconveniente que la producción ganadera canaria presenta, desde el punto de vista de la Defensa Nacional, es su fuerte dependencia del mercado exterior, por la escasez de terrenos dedicados al cultivo de piensos y al de pastos.

La necesidad que ese inconveniente plantea es —como en el caso de la agricultura— suprimir, o disminuir en la mayor proporción posible, la dependencia del mercado exterior.

Las medidas a adoptar para satisfacer esa necesidad son:

- 1.^a Aumentar el terreno dedicado al cultivo de piensos y pastos.

- 2.^a Promover y desarrollar el aprovechamiento de sus productos agrarios y pesqueros para piensos.
- 3.^a Poner tasas aduaneras a las importaciones a bajo precio de productos como carne, leche en polvo, derivados lácteos, etc., que, por falta de protección, compiten con la producción canaria y motivan su descenso.
- 4.^a Establecer un plan ganadero que fomente la cabaña —adaptándola a las posibilidades del suelo— y organizar redes de comercialización interior.
- 5.^a Fomentar la producción de vacuno en La Palma, la de cabrío y porcino estabulado, así como la avícola, en todas las islas. La explotación misma exige el cultivo de medianía.
- 6.^a Constituir en la isla de El Hierro una reserva ganadera para el Archipiélago.
- 7.^a Mentalizar a la sociedad canaria de que el desarrollo ganadero puede acarrear un moderado aumento de los precios de venta, pero que repercutirá en beneficio general.

3.2.1.3. *La silvicultura.*

La insuficiencia forestal canaria —a largo y medio plazos— significa, desde el punto de vista de la Defensa Nacional, dependencia del exterior, dependencia de la importación.

La necesidad que esa insuficiencia plantea es la de suprimir la dependencia del exterior, en este recurso, y disponer de reservas.

Las medidas a adoptar para satisfacer esa necesidad consisten en fomentar la conservación y mejora forestal, dedicando a bosques maderables los terrenos actualmente improductivos que no puedan destinarse a otros cultivos, tanto en las zonas altas como en cuencas y valles, con lo que, además, se defienden de la erosión, se ejerce influencia sobre las precipitaciones, se mejoran las condiciones de infiltración del agua —recurso limitado en Canarias y limitante de desarrollo— y se favorece indirectamente a la agricultura y la ganadería.

3.2.1.4. *La pesca.*

El principal inconveniente que, desde el punto de vista de la Defensa Nacional, presenta la actividad pesquera canaria es su total dependencia

del exterior, tanto por lo que se refiere al combustible como a las piezas de repuesto para las embarcaciones.

Otros inconvenientes son:

- La antigüedad de las embarcaciones y su reducido número.
- La escasa formación profesional de las tripulaciones.
- La insuficiencia de varaderos y frigoríficos en puertos y refugios.

La *necesidad principal* que se plantea es la de superar, en el mayor grado posible, la dependencia del exterior, toda vez que la pesca es el recurso alimentario más importante del Archipiélago, el de más fácil aprovechamiento y el de más seguridad de obtención (si se cuenta con el combustible y las piezas de repuesto necesarias).

Otras necesidades son:

- Modernizar la flota actual y aumentar el número de embarcaciones.
- Mejorar la formación profesional de las tripulaciones.
- Dotar de varaderos y frigoríficos a los puertos y refugios pesqueros.

Las medidas a adoptar para satisfacer las necesidades expuestas son:

- Fomentar la más amplia utilización de las facilidades que proporciona la Ley de Desarrollo de la Pesca en Canarias, de enero de 1979, para:
 - Construir unidades pesqueras polivalentes.
 - Mejorar la formación profesional; y
 - Dotar de varaderos y frigoríficos a los puertos y refugios pesqueros.

3.2.1.5. *La minería y las materias primas.*

Desde el punto de vista de la Defensa Nacional, el principal inconveniente que se plantea es que Canarias carece de recursos mineros y de materias primas, por lo que depende totalmente del exterior en este importantísimo aspecto.

La necesidad que plantea ese inconveniente es la de reducir al máximo la dependencia exterior.

Las medidas a adoptar para satisfacer esa necesidad consisten en dotar a Canarias de los recursos y materias primas que requiere su industria, mediante la integración con la economía patria, a fin de conseguir la mejor distribución de los recursos nacionales y disminuir así las consecuencias negativas de esta carencia para la economía de la región canaria.

Se aconseja esa integración económica por los siguientes motivos:

- 1.º Hay que aceptar el hecho de que la estructura espacial del sector primario de la economía canaria, por:
 - La localización de las materias primas respecto a los centros de producción y a los de consumo.
 - La lejanía respecto a la Península; y
 - La servidumbre de los transportes y su vulnerabilidad implica, por sí misma, un consumo de recursos —combustibles, hombres y medios de transporte— que significa un importante condicionante para la Defensa.
- 2.º La estructura espacial del primer sector de la economía canaria influye negativamente en las posibilidades económicas y genera vulnerabilidad en la misma, por lo que la base física del sector primario necesita ser transformada, mejorando su estructura.
- 3.º Contar con recursos procedentes de la Península es como contar con recursos propios, siempre que se asegure su transporte en tiempo útil.
- 4.º La integración económica con la Península incrementará la libertad de acción regional para planificar y flexibilizar la producción.

3.2.2. EL SECTOR SECUNDARIO. (Las industrias de transformación.)

Los principales inconvenientes que desde el punto de vista de la Defensa Nacional presenta el *sector industrial* canario son:

- 1.º La pequeña dimensión de sus empresas, consecuencia de la reducida dimensión del mercado canario.
- 2.º El carácter elemental de su transformación.
- 3.º Su concentración en muy pocos sectores: alimenticio —por el peso de la industria del tabaco—, bebidas, químicas —por el petróleo, pero no se han creado industrias derivadas— y transformados metálicos.
- 4.º La inexistencia de materias primas y de productos intermedios, que originan la dependencia del resto de la industria española —particularmente de la química y siderúrgica—, y costes de transporte.
- 5.º Su escasa actividad, capacidad y trascendencia en la economía regional.
- 6.º Sus insuficientes posibilidades de abastecimiento y de versatilidad (de cambiar de condiciones).

Las necesidades que se derivan de esos inconvenientes aconsejan la adopción de las siguientes medidas:

- 1.^a Prestar un decidido apoyo a los sectores primario y secundario, a fin de conseguir el equilibrio intersectorial que proporcione a Canarias el grado de autonomía económica que la Defensa Nacional exige.
- 2.^a Fomentar la creación y mantenimiento de industrias de mediana dimensión, adecuadas a las necesidades del Archipiélago y capaces de exportar.
- 3.^a Seguir el camino iniciado por las industrias del tabaco y de las conservas de pescado, que destacan por su actividad exportadora y su absorción de empleo; crear industrias de transformación de productos primarios.
- 4.^a Orientar las actividades industriales hacia la exportación y la absorción de la mano de obra.
- 5.^a Diversificar la producción.
- 6.^a Integrar a Canarias en la economía del resto de la Nación para superar el inconveniente que supone la carencia de primeras materias.

3.2.2.1. *Industria del frío.*

El principal inconveniente que, desde el punto de vista de la Defensa Nacional, presenta la industria del frío —que cubre todas las necesidades de conservación y congelación del Archipiélago— es su dependencia del extranjero, para:

- El mantenimiento: En un 40 por 100 condicionado al suministro de materiales.
- El consumo de energía eléctrica: Que se produce con materias primas importadas.

La necesidad que plantea ese inconveniente es la de liberar de la dependencia del extranjero esta industria, en el mayor grado posible.

Las medidas a adoptar para satisfacer esa necesidad son:

- Utilizar los materiales que consumen menos electricidad.
- Dotar de materiales nacionales a las nuevas instalaciones y a las que requieren sustitución.
- Fomentar la investigación para desarrollar fuentes alternativas para la obtención de energía eléctrica.
- Diversificar las fuentes de importación de petróleo y buscar dependencias mutuas con los países exportadores.

3.2.2.2. Industrias alimentaria y conservera.

El principal inconveniente que presentan estas industrias —de gran importancia en la estructura económica del Archipiélago, y para su abastecimiento, desde el punto de vista de la Defensa Nacional— es su dependencia del exterior para el suministro de electricidad a las cámaras congeladoras y frigoríficas, que se obtiene con derivados del petróleo.

La *conservera* consume también electricidad, tanto en la producción de hielo como en el proceso de industrialización, en el que los aceites y envases también son importados.

Las necesidades que plantea el inconveniente citado consiste en disminuir, en el mayor grado posible, la dependencia del exterior.

Las medidas a adoptar para satisfacer esa necesidad son:

- Utilizar métodos industriales que requieran menor consumo de electricidad.
- Fomentar la investigación para desarrollar fuentes de producción de energía alternativas para la obtención de electricidad.
- Diversificar las fuentes de importación de petróleo y buscar dependencias mutuas con los países exportadores.
- Utilizar aceites y envases nacionales para las conservas.

3.2.2.3. Industria naval.

El principal inconveniente de esta industria es su dependencia del petróleo para la producción de energía eléctrica.

Las necesidades que plantea este inconveniente y las medidas a adoptar para satisfacerlas, en la mayor proporción posible, son semejantes a las indicadas en 1.º y 3.º

3.2.2.4. La industria de reparación de automóviles.

Su principal inconveniente es el minifundismo. Las necesidades que plantea son las de aumentar el volumen y la capacidad de reparación de las empresas.

Las medidas a adoptar son las encaminadas a favorecer la concentración de las empresas, y limitar las marcas y tipos de vehículos.

3.2.2.5. Industria de la construcción.

Consume energía eléctrica, ladrillos, cementos, etc.

3.2.2.6. *Industria del agua.*

El *agua*, bien indispensable para la vida, es un recurso crítico en Canarias, con tendencia a empeorar, más acusadamente en las islas occidentales, por ser su agricultura casi totalmente de regadío y su presión demográfica la mayor de la Nación. Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria y El Hierro dependen para la obtención del agua del abastecimiento de combustible.

Las medidas a adoptar para satisfacer las necesidades son las encaminadas a la producción de agua y disminuir el consumo tanto de agua como de combustible.

Las medidas a adoptar para satisfacer las necesidades son las encaminadas a:

- Fomentar las investigaciones dirigidas a la obtención de fuentes de energía alternativas del petróleo, lo que permitiría utilizar de forma masiva la desalinización del agua marina. En la obtención del agua se gastan anualmente 50.000 toneladas de fueloil y 30.000 de gasoil.
- Promover actividades para:
 - Localizar zonas que posean excedentes de agua y fomentar en ellas la explotación.
 - Emplear cultivos menos exigentes en agua. (La agricultura consume el 80 por 100 del agua disponible.)
 - Formar especialistas.
- Desarrollar técnicas que lleven a conseguir:
 - La producción de lluvia artificial.
 - La eliminación de pérdidas por evaporación.
- Como medidas complementarias y de efecto inmediato, evitar dispendios de agua, recurriendo a métodos que consigan:
 - Aprovechar mejor el agua captada del subsuelo.
 - Mejorar los métodos de riego.
 - Evitar las pérdidas por fugas en las conducciones.
 - Impedir el vertido al mar de la no utilizada.
 - Frenar el uso indiscriminado del agua en las zonas deficitarias.
- Establecer una política del agua que tenga en cuenta las peculiaridades de cada isla respecto a captación, embalses, transporte, potabilizadoras, depuradoras, etc., lo que exige la creación de un organismo que coordina ese conjunto de medidas.

3.2.2.7. *Industria de la energía eléctrica.*

El inconveniente principal es su dependencia del extranjero, por ser importado el combustible empleado para producirla. ¡La producción de energía es el problema más urgente y trascendente en el Archipiélago!

La necesidad que plantea ese inconveniente es reducir al máximo la dependencia del extranjero, puesto que toda la energía que se produce en Canarias procede de la importación de los crudos petrolíferos.

Pero conviene hacer constar que:

- 1.º En la economía de "todas" las naciones impera el crecimiento desequilibrado, por lo que pensar en abastecerse a sí mismos resulta imposible. ¡Toda nación tiene alguna dependencia de otra, u otras, en algún sector de su economía! De ahí las dificultades de establecer una *política de defensa*, que, hoy día, lleva consigo unas ciertas dependencias.
- 2.º Si la Defensa Nacional no alcanza un grado mínimo de eficacia, se hipoteca —hay que pagar como crédito— la supervivencia de la comunidad.
- 3.º Sobre la base del límite situado donde no puede llegar el desarrollo económico y tecnológico nacional, se establecen las relaciones económicas y tecnológicas con el extranjero, buscando siempre dependencias mutuas.

Si esto es así con carácter general a niveles nacionales, la dependencia del Archipiélago respecto al exterior resulta obligada e inevitable. Lo que sí hay que pretender es que esa dependencia sea la menor posible.

Las medidas a adoptar consisten en aplicar una *política nacional* que fomente la investigación y favorezca la participación y colaboración en programas internacionales de investigación, orientados a conseguir:

- El desarrollo técnico de fuentes complementarias basadas en los recursos que potencialmente existen en las islas: energía solar, eólica y geotérmica.
- Mejorar las posibilidades de utilizar la energía nuclear en el Archipiélago.

3.2.2.8. *Industrias químicas.*

3.2.2.9. *La industria petrolífera.*

La total dependencia del extranjero para la producción de energía es el principal inconveniente de este recurso.

Las necesidades que plantea son las de reducir al máximo esa dependencia. Las medidas a adoptar son:

- Las dirigidas a disminuir el consumo.
- Las encaminadas a conseguir fuentes alternativas de obtención de energía.
- Las destinadas a garantizar el abastecimiento.
- Las aplicadas a disponer de reservas.

a) *Las dirigidas a disminuir el consumo:*

- Utilizar materiales que consumen menos electricidad en la industria del frío.
- Utilizar métodos industriales que requieran menor consumo de energía en las industrias alimentaria y conservera.
- Emplear cultivos menos exigentes en agua que, en general, se capta y distribuye con consumo de energía.

b) *Las encaminadas a conseguir fuentes alternativas de obtención de energía:*

Las citadas en 8.º: Industria de la energía eléctrica.

c) *Las destinadas a garantizar el abastecimiento:*

- Establecer firmes y buenas relaciones con las economías de los países abastecedores.
- Diversificar las fuentes de abastecimientos, sin valorar excesivamente precios y distancias.

d) *Las aplicadas a disponer de reservas:*

- Contar en cada isla con depósitos de capacidad suficiente, protegidos, dispersos y, en lo posible, disimulados.

3.2.3. LOS SERVICIOS.

3.2.3.1. *Los transportes.*

El coste del transporte, tan ligado a la insularidad, incide especialmente:

- En las mercancías con escaso valor por unidad de peso o de volumen.
- En las materias primas.
- En los bienes intermedios de producción.

El camino más idóneo para disminuir el coste de transporte consiste en realizar inversiones, públicas y privadas, encaminadas a fomentar la producción regional, lo que ayudaría a neutralizar el coste que la distancia impone a los factores de producción, dada la inexistencia de materias primas y la dependencia del exterior en productos intermedios.

El coste del transporte entre las islas periféricas y las centrales se aproxima mucho al que existe entre las islas centrales y la Península, puesto que el coste de navegación tiene menor importancia que el de las actividades de carga, estiba, desestiba y descarga.

La incidencia del aumento de precios de los crudos del petróleo aconseja conceder al coste de transporte un tratamiento prioritario.

a) *Terrestres.*

El principal inconveniente que presentan es la rigidez de las comunicaciones terrestres, que, en general, unen los núcleos urbanos con las zonas turísticas.

Desde el punto de vista de la Defensa Nacional, la necesidad que plantean es dotar a cada isla de las comunicaciones imprescindibles para satisfacer las exigencias de su defensa.

Las medidas a adoptar para satisfacer las necesidades son, con carácter general, construir:

- Carreteras de circunvalación, que eludan el paso por el interior de núcleos de población importantes.
- Accesos a los pequeños puertos, que deben ser defendidos.
- Carreteras que proporcionen itinerarios alternativos entre los dos puertos principales de cada isla.

b) *Marítimos.*

Normalizar, progresivamente, tanto los buques destinados al tráfico con la Península como los dedicados al tráfico interinsular.

c) *Aéreos.*

Parece conveniente:

- Diferenciar los tipos de aviones dedicados al transporte aéreo con la Península de los dedicados al transporte aéreo interinsular.
- Que los aviones dedicados al transporte interinsular sean similares a los empleados por las Fuerzas Aéreas, con lo que se aumentaría la capacidad de transporte aéreo, caso necesario.

3.2.3.2. Hostelería y turismo.

Los principales inconvenientes que desde el punto de vista de la Defensa Nacional presenta el turismo son:

- Su excesiva dependencia del extranjero.
- El excesivo desarrollo de los servicios a que ha dado lugar.

Las necesidades son:

- Disminuir la dependencia del extranjero.
- Promover un desarrollo más armónico de los servicios.

Las medidas a adoptar para satisfacer esas necesidades son:

- Promocionar el turismo nacional.
- Estudiar la adaptación de los servicios relacionados con el turismo que, caso de conflicto, sufrirán reducciones espectaculares, como son:
 - La hostelería y, en menor medida,
 - La construcción, el transporte de viajeros y el comercio, que proporcionarían capacidad de alojamiento, de transporte y de movilización humana, lo que facilitaría la selectividad de esta última.

3.2.3.3. Comercio.

Es la principal actividad económica del Archipiélago. Sus rasgos característicos son:

- Que las exportaciones se concentran en un corto número de productos sometidos a un régimen especial de comercio: el plátano se beneficia de la reserva nacional; el petróleo y el tabaco, de las condiciones específicas de los monopolios fiscales en la Península-Baleares; los tomates y los pepinos están defendidos por cuotas en la CEE. Los productos exportados por Canarias no son imprescindibles para las naciones importadoras, que disponen, además, de otras fuentes (naciones) para la obtención de estos productos.
- Que las importaciones están muy diversificadas, porque el libre-cambismo comercial canario impulsa la adquisición de un volumen extraordinario de productos en el mercado internacional; algunos de ellos, como los alimenticios, a precios incluso de *dumping*, que limitan los incentivos para la producción interior y para la compra en el resto de España. Entre los productos importados destacan los comerciales para la alimentación: el 23 por 100 de las importaciones son productos alimenticios, y el 58 por 100 de las exportaciones se realizan con el resto de España.

Esta notable diferencia señala los principales inconvenientes de la economía canaria:

- Su gran dependencia del exterior; y
- Su gran vulnerabilidad.

Las medidas a adoptar para superar los inconvenientes son:

- Diversificar la producción.
- Limitar las importaciones.
- Racionalizar y modernizar las estructuras comerciales para disminuir los costes del transporte.
- No realizar exportaciones a costa de la producción para el consumo interior.

2.3.3.4. *Financiero.*

Otra actividad altamente dependiente del exterior: en importaciones, turismo y agricultura de exportación existe gran intervención de capital extranjero.

La necesidad que plantea es independizarse del capital extranjero en el mayor grado posible.

Las medidas a adoptar para satisfacer esa necesidad son:

- Establecer una fiscalidad que incentive la inversión.
- Fomentar procesos que favorezcan la inversión y limiten la dependencia exterior, para disminuir las transferencias del producto regional.
- Crear incentivos para el desarrollo, dirigiéndose a sectores poco desarrollados o a ramas de gran efecto estimulante.
- Fomentar la creación de puestos de trabajo, a fin de incrementar las rentas y los recursos para mejorar el ciclo económico.
- Regionalizar la inversión al máximo, para aplicar los recursos al sistema económico regional.
- Fomentar, ampliar y afirmar la Sociedad para el Desarrollo Industrial de Canarias, como instrumento adicional de financiación.
- Desarrollar fuentes alternativas de financiación regional, seleccionadas por ramas o sectores.
- Fomentar determinadas exportaciones y establecer depósitos francos, para contar con recursos financieros en el exterior, que aseguren determinados abastecimientos en caso de emergencia.

3.2.3.5. *Sanidad.*

El principal inconveniente que presenta la *sanidad* en el Archipiélago es que las islas menores carecen de los elementos indispensables.

Las necesidades que plantea ese inconveniente consisten en dotar a las islas menores de los elementos indispensables, y a las mayores, de los precisos para proporcionarles una cierta autonomía en el aspecto sanitario.

Las medidas a adoptar para satisfacer las necesidades expuestas son:

a) *Respecto a las islas menores:*

- Dotar de Centros hospitalarios a Fuerteventura, La Gomera y El Hierro.
- Reforzar con personal especializado sus residencias y equipos quirúrgicos.
- Disponer de bancos de sangre.
- Aumentar la disponibilidad de ambulatorios.
- Prever evacuaciones marítimas y aéreas a las islas mayores.

b) *Respecto a las islas mayores:*

- Mejorar los Centros de Hematología y disponer de bancos de sangre.
- Disponer cuanto antes del Centro de Traumatología de la Seguridad Social de Las Palmas.
- Almacenar medicamentos y material sanitario.

3.2.3.6. *Enseñanza.*

El principal inconveniente que presenta la enseñanza en Canarias es que la "lejanía" de la Península constituye un obstáculo, desde el punto de vista social, para la igualdad de oportunidades en el campo de determinadas enseñanzas superiores, y la dispersión insular en el de las enseñanzas media y superior.

La necesidad que plantea ese inconveniente es la de aplicar los procedimientos convenientes para superar esa falta de igualdad de oportunidades.

Las medidas a adoptar para satisfacer esa necesidad son:

- Incentivar y dar soluciones a la demanda de plazas de EGB., de Formación Profesional y de Enseñanza Media, a nivel de isla, en la medida de lo posible.

- Compensar la demanda, cuando no sea rentable la instalación de Centros de enseñanza superior en las capitales de provincia, con subvenciones al transporte y a residencias de estudiantes en la Península.
- Establecer residencias de estudiantes, subvencionadas, en las capitales de provincia para los alumnos de enseñanza superior procedentes de otras islas.
- Mantener —en situaciones críticas— la actividad de la enseñanza, al menos hasta los niveles de Bachillerato y primer grado de Formación Profesional (dieciséis años): cuerpo docente, Centros de enseñanza, transportes, etc.

3.2.3.7. *Depósitos y almacenamiento.*

Disimular, diseminar y proteger, en la medida de lo posible, los existentes, que son suficientes para cubrir las necesidades del Archipiélago.

3.2.3.8. *Comunicaciones e información.*

El principal inconveniente de esos servicios es la dependencia del exterior de sus materiales.

La *necesidad* que plantean es la de superar esa dependencia. Las medidas a adoptar para satisfacer esa necesidad son:

- Establecer un nivel de repuestos para los servicios telefónicos, de radio y de televisión.
- Emplear en las nuevas instalaciones, y en las sustituciones, material nacional.
- Establecer un nivel de reserva de papel-prensa.

3.2.3.9. *La preparación científica y técnica.*

Relacionada con el apartado 6.º: “Enseñanza”, esta faceta particular presenta el *inconveniente* de insuficiencia de formación profesional y de investigaciones.

La *necesidad* que plantea es la de aumentar el número de profesionales e investigadores. Las medidas a adoptar para superar esa necesidad son: las de incentivar la formación de especialistas y la de investigadores.

3.2.3.10. *Movilización.*

Los principales inconvenientes que plantea la movilización en el Archipiélago son los derivados de su fragmentación y de la dispersión insular.

Las *necesidades* que plantean esos inconvenientes son acomodar los planes de movilización a las peculiaridades de la fragmentación y de la dispersión insular. Las medidas para lograrlo consisten en disponer de planes de movilización eficientes, desarrollados y puestos al día, a nivel Archipiélago, a nivel provincia o a nivel isla, de todos los Servicios de la Movilización: Fuerzas Armadas, humano —incluso afecto a la Defensa Civil—, económico, sanitario; de los medios de investigación científica y técnica, de los transportes y de las comunicaciones y medios de información.

III. SINTESIS SOBRE LOS COSTES DE LOS FACTORES DE LA INSULARIDAD EN LA DEFENSA NACIONAL.

1. DE DEFENSA MILITAR.

Desde el punto de vista de Defensa Militar, el coste de situación de Canarias significa necesidades excepcionales.

De estas necesidades excepcionales pueden prescindir las zonas carentes de valor estratégico; pero no las que lo poseen, puesto que el mayor riesgo de dificultades requiere mayor capacidad de respuesta.

Las medidas necesarias para satisfacer el coste de situación de Canarias son:

- a) Disponer en el Archipiélago de medios suficientes.
- b) Garantizar sus comunicaciones marítimas y aéreas.

Estas medidas —coste de situación— son la respuesta para que las ventajas de la posición estratégica canaria —renta de situación— no se vuelvan inconvenientes, ya que la estrategia, a nivel de Defensa Nacional, se puede aplicar mediante acciones políticas, diplomáticas, económicas, etc., o combinándolas.

El *fuerte desarrollo demográfico* y la acusada juventud de la población permiten prever, hasta fin de siglo, un notable incremento del contingente anual de mozos.

El envejecimiento de la población en las áreas rurales altas y en las islas periféricas, y su concentración en las capitales de provincia, deben tenerse en cuenta en los planes de movilización.

2. DE DEFENSA DIPLOMATICA.

Sobre el espacio atlántico en el que se encuentra situado el Archipiélago canario —área estratégica trascendental para España— existen intereses encontrados e influencias de varios países.

La situación estratégica de Canarias equivale a una renta de situación, que, si se sabe negociar, es igual a posibilidad de trato singular: política comercial preferente, etc.

Pero también significa coste de situación, conflictividad, que es la consecuencia de los intereses e influencias opuestos que concurren en el área a que la posición estratégica canaria da lugar.

El factor situación de la insularidad canaria debe ser tenido en cuenta al establecer la política diplomática de alianzas y tratados para:

- a) Conseguir un trato comercial preferente.
- b) Obtener elementos estratégicos concretos, tales como abastecimientos, comunicaciones, etc.

La lejanía, que dificulta el ejercicio de la soberanía, se debe contrarrestar mediante acciones de defensa diplomática, también encaminadas a disminuir:

- La conflictividad en el área.
- La vulnerabilidad de las comunicaciones.

3. DE DEFENSA ECONOMICA.

La renta de situación de la posición estratégica fundamental de Canarias, a efectos económicos, significa la posibilidad de conseguir una política comercial preferente.

En contrapartida, la situación de Canarias exige a la economía:

- Capacidad alimentaria, industrial y financiera adecuadas y planificadas.
- Estructurar la economía canaria de forma que proporcione capacidad para hacer posible la supervivencia, considerando que el plazo será tanto mayor cuanto mayores sean las posibilidades de los recursos locales.
- Almacenar reservas de aquellos recursos que no pueda proporcionar el Archipiélago, o sean insuficientes.
- Establecer un sistema de movilización económica eficiente y adaptable a las necesidades actuales y a las futuras previsibles, mediante los correspondientes planes de movilización económica.

El factor *lejanía* aconseja adoptar las siguientes medidas:

- Disponer de la capacidad alimentaria e industrial necesaria para hacer posible la Defensa, recurriendo al máximo de los recursos locales y teniendo en cuenta las necesidades de la población.

- Dedicar al tráfico los medios de transporte suficientes para:
 - Cubrir las necesidades de la población y de las Fuerzas Armadas.
 - Permitir la adaptación de la economía canaria a las necesidades de la Defensa y la mayor flexibilidad de producción posible.
- Contar con reservas de recursos alimentarios, industriales y energéticos que no pueda cubrir el Archipiélago.
- Planificar la movilización económica.

Las medidas para superar los inconvenientes que produce la fragmentación son:

- Arraigar la población al suelo de las islas periféricas, mediante el desarrollo de la agricultura, de la ganadería, de la pesca, de las industrias de transformación, e incluso de aquellas otras que sean adecuadas a la pequeña dimensión de los mercados o puedan exportar, lo que facilitará disponer de recursos locales, en cuya máxima explotación se basan los procedimientos logísticos y Defensa Nacional.
- Equilibrar la producción de cada isla, en la medida de lo posible, para disminuir su dependencia del exterior, siempre en proporción adecuada a la dimensión de sus mercados.
- Dotar a cada isla de los recursos alimentarios, industriales y de servicios que se requieran para proporcionarle el grado de defensa que en cada caso necesite.

La dispersión insular es un serio inconveniente para la economía canaria —base de su capacidad de defensa— y para el desarrollo armónico del Archipiélago.

La limitada población de cada una de las islas aconseja adoptar medidas para que, en determinados productos, el Archipiélago sea un solo mercado.

La fuerte *demografía* ha producido un deterioro de la situación económico-social del Archipiélago, lo que, a efectos de Defensa Nacional, es una “amenaza interior”. Para suprimirla es aconsejable:

- Promover la creación de puestos de trabajo mediante el fomento de la inversión y el desarrollo económico en Canarias.
- Aumentar el número de plazas a todos los niveles de la enseñanza y mejorar su calidad, atendiendo al desarrollo de los valores morales, ya que cultura y valores morales son componentes básicos de la potencia defensiva.
- Mejorar los servicios públicos que presenten deficiencias.
- Construir viviendas con fines sociales.

Las medidas a adoptar para superar los inconvenientes del desequilibrio espacial en islas periféricas y tierras altas cultivables, especialmente en La Gomera y El Hierro, son:

- Incitar a la explotación de la agricultura de consumo y de la ganadería en las zonas cultivables abandonadas, para elevar la producción, emplear mano de obra, retener población emigrante interislas y, dentro de cada isla, evitar gasto exterior.
- Estimular la creación de actividades económicas alternativas.
- Motivar la creación de industrias, preferentemente de transformación de productos primarios, siempre que la dimensión de los mercados, o la exportación, hagan posible la comercialización y colocación de sus productos.
- Racionalizar y modernizar las estructuras comerciales para compensar los gastos de transporte.
- Mejorar las comunicaciones, los servicios y las condiciones de vida en las zonas rurales altas.
- Planificar la movilización económica en cada una de las islas.

Las dificultades de interrelación son la consecuencia de una insuficiente integración económica con el resto de la Nación.

Para mejorar esa integración es necesario aplicar una *política nacional* que preste atención especial a las características económicas de la región canaria. Pero el coste de integración exige voluntad de permanecer unidos a ser solidarios, como pertenecientes a una patria común, que está por encima de todo planteamiento de costes. El coste de integración asegura el desarrollo económico común.

Las dificultades para el apoyo de que una interrupción en los transportes pueda hacer crítica la situación en el Archipiélago. Para evitarlo:

- Disponer de los medios de transporte suficientes para garantizarlo.
- Emplear los métodos necesarios para que el Archipiélago disponga de la máxima autonomía posible, tanto agrícola como industrial.
- Almacenar recursos que no se puedan obtener en el Archipiélago, para el tiempo que se determine.

4. DE DEFENSA CIVIL.

Los riesgos que la posición estratégica de Canarias significa aconsejan dotar al Archipiélago de la organización y de los medios de la Defensa Civil para:

- Proteger a la población, a los Organismos de la Administración, a las riquezas y los bienes y recursos de la región.
- Coordinar las actividades generales con las desarrolladas por las Fuerzas Armadas.

El aumento de vulnerabilidad de los transportes que representa la lejanía y las dificultades para el apoyo, que pueden dar lugar a la interrupción de los transportes, aconsejan también dotarla de una Defensa Civil organizada y provista de medios.

La fragmentación, que dificulta las relaciones interinsulares, expone la necesidad de dotar a cada isla de organización y medios de Defensa Civil, así como de adecuar sus planes de movilización a las necesidades de cada isla.

La fuerte demografía canaria, que ha ocasionado el deterioro de la fuerte situación socioeconómica y las consiguientes “amenazas interiores”, exige a la Defensa Civil:

- Estimular toda medida que mejore esa situación.
- Fortalecer los valores morales de la población.

5. DE INVESTIGACION CIENTIFICA Y TECNICA.

La situación de Canarias, su lejanía y las dificultades de interrelación, manifiestan la necesidad de:

- Coordinar estrechamente la investigación científica y técnica a nivel nacional.
- Disponer de un sistema de movilización eficiente y puesto al día mediante los correspondientes planes para la investigación científica y técnica.

La fragmentación y la dispersión insular aconsejan que los planes para la movilización científica y técnica tengan en cuenta las necesidades de cada isla.

La elevación del nivel cultural en Canarias —buscando la eficacia de la Defensa Nacional— indica la necesidad de estimular la formación de investigadores.

6. DE INFORMACION DE LA DEFENSA.

Los intereses, influencias y conflictividad del área aconsejan prestar excepcional atención a la información para la Defensa.

La vulnerabilidad del área exige tener previsto:

- Establecer las corrientes informativas propias de la Defensa Nacional.
- La coordinación de la información entre los diversos componentes de la Defensa Nacional a nivel Archipiélago.
- La movilización y la dirección de los medios de información y comunicación social, a los niveles Archipiélago e isla.

IV. SINTESIS SOBRE "LAS BASES DEL PODER DEFENSIVO CANARIO".

1. DE DEFENSA MILITAR.

La conflictividad del espacio geográfico requiere dotar al Archipiélago de los medios necesarios para garantizar su defensa, así como proteger sus comunicaciones.

La estructura de la economía canaria acusa excesiva dependencia del exterior; las importaciones constituyen una causa para el desarrollo, lo que requiere:

- Su reestructuración, con objeto de disponer de mayor cantidad de recursos locales y permitir la máxima explotación de los mismos a la logística.
- Proteger las comunicaciones para mantener la corriente de abastecimientos.
- Disponer de niveles de recursos en el Archipiélago.

Las comunicaciones terrestres requieren, con carácter general, construir:

- Carreteras de circunvalación que eludan el paso por el interior de núcleos de población importantes.
- Accesos a los pequeños puertos.
- Carreteras que proporcionen itinerarios alternativos entre los dos puertos principales de cada isla.

Los transportes marítimos necesitan normalizar, progresivamente, tanto los buques destinados al tráfico con la Península como los dedicados al tráfico interinsular. Unos y otros, de los aptos para la "carga sobre ruedas".

Los transportes aéreos interinsulares deben estar dotados del mismo tipo de avión que los empleados por las Fuerzas Aéreas, para aumentar la capacidad de transporte aéreo.

La estructura del comercio canario hace necesaria su modificación, con objeto de que las exportaciones no se realicen en perjuicio de la producción para el consumo interior.

Las medidas a adoptar respecto al *sector sanidad* son:

a) *En las islas menores:*

- Dotar de Centros hospitalarios a Fuerteventura, La Gomera y El Hierro.

- Reforzar con personal especializado sus residencias y equipos quirúrgicos.
- Dotarlas de bancos de sangre.
- Aumentar la disponibilidad de ambas.
- Prever evacuaciones marítimas y aéreas a las islas mayores.

b) *En las islas mayores:*

- Mejorar los Centros de Hematología y disponer de bancos de sangre.
- Terminar el Centro de Traumatología de la Seguridad Social de Las Palmas.
- Constituir un nivel de medicamentos y material sanitario para el período que se determine.

c) Enmascarar, diseminar y proteger, en la medida de lo posible, los depósitos y almacenes existentes, que son suficientes para cubrir las necesidades del Archipiélago.

2. DE DEFENSA DIPLOMATICA.

La conflictividad del espacio geográfico y la vulnerabilidad del sistema económico canario, a que da lugar su excesiva dependencia del exterior, obligan a que la Defensa Diplomática española busque, a través de alianzas y tratados:

- Evitar amenazas económicas exteriores.
- Garantizar las importaciones, estableciendo firmes y buenas relaciones con las economías de los países abastecedores y buscando dependencias mutuas. Diversificando las fuentes de abastecimientos, sin valorar excesivamente las distancias y los precios, en casos críticos.
- Abrir mercados a sus exportaciones.
- Permitir a la flota canaria faenar en los caladeros africanos, buscando, siempre que sea posible, dependencias mutuas.

3. DE DEFENSA ECONOMICA.

En líneas generales, la Defensa Económica del Archipiélago exige reestructurar su sistema económico, en busca de:

- El equilibrio de la producción más beneficioso para la Defensa Nacional.

- La mejora del desarrollo social, del económico y de la justicia social, por su influencia en la moral de la comunidad, de significada trascendencia en la Defensa Nacional.
- La creación de reservas de recursos esenciales.
- Una movilización económica eficiente y adaptada a las peculiaridades de la región, para lograr el máximo de autonomía posible.

La estructura de los sectores de la actividad económica canaria acusa:

- Escasez de recursos agrarios y ganaderos de consumo.
- Insuficiente desarrollo del sector industrial.
- Carencia de materias primas y de recursos energéticos, que demandan, efectivamente, modificar las bases de la economía canaria para lograr:
 - a) Arraigar la población al suelo de las islas periféricas y de las zonas altas, fomentando la explotación pesquera, la agricultura de medianía y la ganadería.
 - b) Limitar la agricultura de exportación hasta el punto de que no perjudique el desarrollo de la de abastecimiento interior, ni el consumo de agua.
 - c) Proteger la exportación de ciertos productos, siempre que no sea a costa de la producción para el abastecimiento interior.
 - d) Comercializar directamente la agricultura de exportación y la de subsistencia.
 - e) Diversificar la industria, siempre que sus dimensiones hagan posible la comercialización y colocación de sus productos.
 - f) Prestar un apoyo decidido al desarrollo de todos los factores productivos.
 - g) Favorecer todas aquellas producciones internas que garanticen una obtención rentable en precio y calidad.
 - h) Iniciar el camino de la industrialización por la transformación de productos primarios.
 - i) Asignar funciones productivas a todas las islas.

La agricultura necesita:

- a) Transformar en terreno cultivable el actualmente improductivo que lo admita.
- b) Poner en producción las tierras cultivables altas abandonadas.
- c) Aumentar la proporción de terrenos dedicados al cultivo de recursos básicos.

- d) Fomentar la ganadería y la agricultura de consumo —preferentemente cereales, leguminosas, azúcar, etc.— adaptadas a las necesidades de las islas, como valioso complemento a la resolución del problema del abastecimiento.

La agricultura de consumo y la ganadería presentan las ventajas de que:

- Utilizan suelos sin uso alternativo.
 - Consumen menos agua que la agricultura de exportación.
 - Permiten elevar la producción de las tres islas periféricas deprimidas y de las zonas deprimidas de las centrales.
 - Emplean mano de obra y retienen población emigrante.
- e) Aplicar tasas aduaneras a las importaciones agrícolas que compitan con las producciones agrarias interiores.
- f) Apoyar la producción dedicada a la exportación, en la escala imprescindible para no perjudicar la economía de las islas, mientras no sea a costa del abastecimiento interior.
- g) Mejorar las estructuras y las condiciones socioeconómicas de la población rural.
- h) Determinar los límites de coste y rendimiento por debajo de los cuales no conviene fomentar la producción.

Todo, buscando cubrir las necesidades del Archipiélago y crear reservas.

La ganadería necesita:

- a) Establecer un plan ganadero que fomente la cabaña —adaptándola a las posibilidades del suelo— y organizar redes de comercialización interior.
- b) Aumentar el terreno dedicado al cultivo de piensos y pastos.
- c) Poner tasas aduaneras a las importaciones a bajo precio de productos como carne, leche en polvo, derivados lácteos, etc., que, por falta de protección, compiten con la producción canaria y motivan su descenso.

La silvicultura requiere dedicar a bosques maderables los terrenos actualmente improductivos que no puedan dedicarse a otros cultivos.

La pesca demanda:

- a) Construir unidades polivalentes con materiales nacionales.
- b) Mejorar la formación profesional de las tripulaciones.
- c) Dotar de varaderos y frigoríficos a puertos y refugios pesqueros.

La carencia de recursos mineros y de materias primas aconseja la integración económica con la Península para este abastecimiento.

El sector secundario necesita:

- a) Prestarle un apoyo decidido, a fin de conseguir el equilibrio intersectorial que proporcione a Canarias el grado de autonomía económica que la Defensa Nacional exige.
- b) Fomentar la creación y mantenimiento de industrias de mediana dimensión, adecuadas a las necesidades del Archipiélago y capaces de exportar.
- c) Crear industrias de transformación de productos primarios, por su capacidad exportadora y de absorción de empleo.
- d) Diversificar la producción.
- e) Integrar a Canarias con el resto de la Nación para el abastecimiento de primeras materias.

Industria del frío:

- a) Utilizar materias que consuman menos electricidad.
- b) Dotar de materiales nacionales a las nuevas instalaciones y a las que requieran sustitución por agotamiento.
- c) Constituir niveles de repuestos para las instalaciones existentes.

Industrias alimentaria y conservera:

- a) Utilizar métodos industriales que requieran menor consumo de electricidad.
- b) Utilizar aceites y envases nacionales.
- c) Establecer un Organismo que desarrolle una política del agua (en la obtención del agua se emplean anualmente 50.000 toneladas de fueloil y 30.000 de gasoil), teniendo en cuenta las peculiaridades de cada isla respecto a captación, embalses, transporte, potabilizadoras, depuradoras, etc.

Industria petrolífera:

- a) Medidas dirigidas a disminuir el consumo:
 - Utilizar materiales que consuman menos electricidad en las diversas industrias.
 - Emplear métodos industriales que requieran menor consumo de energía.
 - Emplear cultivos menos exigentes en agua, que, en general, se capta y distribuye con consumo de energía.

b) Medidas dirigidas a disponer de reservas:

- Contar en cada isla con depósitos de capacidad suficiente, protegidos, dispersos, bien comunicados y, en lo posible, disimulados.

El procedimiento más idóneo para disminuir el coste de transporte consiste en realizar inversiones encaminadas a fomentar la producción regional, lo que ayudaría a neutralizar el coste de la distancia.

Comercio:

- Diversificar la producción.
- Limitar las importaciones, que constituyen una barrera para el desarrollo.
- Racionalizar y modernizar las estructuras comerciales, para disminuir los costes del transporte.
- No realizar exportaciones a costa de la producción para el consumo interior.

Financiero:

- Establecer una fiscalidad que incentive la inversión.
- Fomentar procesos que favorezcan la inversión y limiten la dependencia exterior.
- Crear incentivos para el desarrollo, dirigiéndose a los sectores primario y secundario y a ramas de gran efecto estimulante. Actualmente, el *sector servicios* se ha apropiado del capital físico y humano.
- Fomentar la creación de puestos de trabajo, a fin de incrementar las rentas y los recursos para mejorar el ciclo económico.
- Regionalizar al máximo la inversión.
- Fortalecer, ampliar y afirmar la Sociedad para el Desarrollo Industrial de Canarias, como instrumento adicional de financiación.
- Desarrollar fuentes alternativas de financiación regional, seleccionadas por ramas o sectores.
- Fomentar determinadas exportaciones que encuentren mercado extranjero.

Enseñanza:

- Dar soluciones a la demanda de plazas de EGB., de Formación Profesional y de enseñanza media, a nivel de isla, en la medida de lo posible.
- Establecer Centros para las ramas de la enseñanza superior en las capitales de provincia.

- Compensar la demanda, cuando no sea rentable la instalación de algún Centro de enseñanza superior en las capitales de provincia, con subvenciones al transporte y a las residencias de estudiantes en la Península.
- Establecer residencias de estudiantes subvencionadas, en las capitales de provincia, para los alumnos de enseñanza superior procedentes de las islas menores de la provincia.
- Mantener, en situaciones críticas, la actividad de la enseñanza, al menos hasta los niveles de Bachillerato y primer grado de Formación Profesional.

Comunicaciones e información:

- Establecer un nivel de repuestos para el mantenimiento de los servicios telefónico, radio y de televisión.
- Emplear en las nuevas instalaciones, y en las sustituciones, material nacional.
- Constituir un nivel de científicos y de técnicos.

PREPARACIÓN CIENTÍFICA Y TÉCNICA.

Incentivar la formación de científicos y de técnicos.

Movilización.

Disponer de planes de movilización económica eficientes, desarrollados y puestos al día, a nivel Archipiélago, a nivel provincial y a nivel isla.

4. DE DEFENSA CIVIL.

La conflictividad del espacio geográfico, el bajo nivel cultural de la población y el deterioro socioeconómico existente en Canarias, reclaman imperiosamente disponer de una organización de Defensa Civil, que:

- a) Cuento con los cuadros de personal especializado capaces de utilizar los medios de prensa, radio, televisión, etc., para proteger a la población contra toda agresión indirecta —interior y exterior— que, en forma de propaganda, difusión cultural, política, técnica, etc., busque la penetración psicológica para el desarme moral de la población.

- b) Asegure la continuidad de la acción de gobierno por el Mando civil ante revueltas, motines, acciones terroristas o subversivas localizadas, que:
- Perturben o paraliquen servicios públicos o servicios esenciales para la Defensa Nacional.
 - Ocasionen la muerte de autoridades o anulen sus posibilidades de ejercer el poder político o administrativo.
 - Incapaciten para ejercer su función a escalones de mando político o administrativo de la región, provincia o isla, o los Centros que lo hacen posible.
- c) Proteja a la población, riquezas y recursos de todo tipo, para garantizar la continuidad de la vida civil, lo que requiere disponer de la organización, personal y medios de *protección civil* para ejercer las funciones de:
- Dirección:
 - Sistemas de telecomunicaciones de alarma y operativo.
 - Servicios de transportes, de propaganda y de orden.
 - Seguridad:
 - Servicios de alarma, de evacuación, de dispersión y albergue y de refugios.
 - Socorro:
 - Servicios de salvamento, contraincendios, sanitarios de emergencia, de defensa atómico-bacteriológico-químico, de acción social y de rehabilitación de servicios públicos.
 - Protección:
 - Del patrimonio artístico y cultural, de establecimientos y entidades públicas y culturales, de montes y ganadería.
- Así como enlace con:
- La Defensa Económica, que le proporciona los medios y recursos necesarios para su funcionamiento; y
 - La División de Montaña, para coordinar la protección activa y la pasiva de las poblaciones, el salvamento y ciertos servicios sanitarios de urgencia.
- d) Garantice la movilización del sector humano adscrito a la Defensa Civil.

Las actividades de acción psicológica podrían iniciarse mentalizando a la población canaria sobre la necesidad de aumentar la productividad, economizar agua, electricidad y carburantes; fomentar la creación de puestos de trabajo, etc.

La protección civil podría realizar el estudio sobre la diseminación y protección de depósitos y almacenes, sobre la existencia de abrigo para la seguridad de la población.

5. DE INVESTIGACION CIENTIFICA Y TECNICA.

Colaborar con los Centros extranjeros de investigación científica y técnica más avanzados:

- a) En la búsqueda de:
 - Fuentes de energía alternativas del petróleo.
 - Fuentes de energía alternativas para la obtención de electricidad.
 - Métodos industriales que requieran menor consumo de energía eléctrica, sobre todo para las industrias de la alimentación, conservera, del frío, del tabaco, naval, del agua, de la construcción, etcétera.
 - Producción de lluvia artificial.
 - Disminución de las pérdidas de agua por evaporación.
 - Mejor aprovechamiento del agua captada del subsuelo.
 - Mejorar los métodos de riego.
- b) En la formación de investigadores sobre estas actividades.
- c) En la creación de Centros de investigación sobre las mismas.

Establecer Centros de investigación científica y técnica orientados a esas tareas.

6. DE INFORMACION DE LA DEFENSA.

Extremar las medidas de defensa de la información, sobre todo en relación con los transportes.

Crear estados de opinión favorables a:

- El laboreo de las tierras cultivables altas abandonadas.
- El aumento de la productividad.
- La economía del agua, de los combustibles y de la energía eléctrica.
- Fomentar la producción regional y la creación de puestos de trabajo.
- Generar efectivas solidaridades interinsular y nacionales.

7. DE MOVILIZACION.

Disponer de planes de movilización eficientes, desarrollados y puestos al día, a nivel Archipiélago, a nivel provincia y a nivel isla, de todos los servicios de la movilización: humano, económico, sanitario, de los medios de investigación científica y técnica, de los transportes y de las comunicaciones y medios de información.

V. CONCLUSIONES SOBRE LOS COSTES DE LOS FACTORES DE LA INSULARIDAD Y DE LAS BASES DEL PODER DEFENSIVO CANARIO EN LA DEFENSA NACIONAL.

1. DE DEFENSA MILITAR.

Satisfacer las necesidades de la logística en los escalones isla y Archipiélago, lo que exigirá definir y disponer de los correspondientes niveles de recursos.

La excesiva dependencia del exterior de la economía canaria requiere:

- a) Su reestructuración, con objeto de disponer de mayor cantidad de recursos locales y permitir la máxima explotación de los mismos a la logística.
- b) Proteger las comunicaciones para mantener la corriente de abastecimientos.
- c) Disponer de niveles de recursos en el Archipiélago.

Las comunicaciones terrestres requieren, con carácter general, construir:

- Carreteras de circunvalación que eludan el paso por el interior de núcleos de población importantes.
- Accesos a los pequeños puertos, que deben ser defendidos.
- Carreteras que proporcionen itinerarios alternativos entre los dos puertos principales de cada isla.

Las medidas a adoptar respecto al *sector sanidad* son:

En las islas periféricas:

- a) Dotar de Centros hospitalarios a Fuerteventura, La Gomera y El Hierro.
- b) Reforzar con personal especializado sus residencias y equipos quirúrgicos.
- c) Dotarlas de bancos de sangre.
- d) Aumentar su disponibilidad en ambas.
- e) Prever evacuaciones marítimas y aéreas a las islas mayores.

En las islas mayores:

- a) Mejorar los Centros de Hematología y disponer de bancos de sangre.
- b) Terminar el Centro de Traumatología de la Seguridad Social de Gran Canaria.
- c) Constituir un nivel de medicamentos y material sanitario que se determine.

Enmascarar, diseminar y proteger, en la medida de lo posible, los depósitos y almacenes que se consideren esenciales existentes en el Archipiélago, atendiendo a su comunicación entre ellos.

2. DE DEFENSA DIPLOMATICA.

2.1. El coste de situación de Canarias equivale a conflictividad y riesgos, que son las consecuencias de los intereses encontrados y de las influencias opuestas que concurren en el área.

La Defensa Diplomática debe contribuir a satisfacer las excepcionales necesidades que de la excepcional posición estratégica canaria se derivan, mediante alianzas y tratados encaminados a conseguir:

- a) Trato comercial preferente.
- b) Ayuda y cooperación a la Defensa.
- c) Elementos estratégicos concretos, tales como abastecimientos, etc.

2.2. La lejanía se debe contrarrestar mediante acciones de defensa diplomática dirigidas a disminuir:

- a) La conflictividad del área.
- b) Los riesgos de agresión económica.
- c) La vulnerabilidad de las comunicaciones.

2.3. La excesiva dependencia del exterior del sistema económico canario, origen de su gran vulnerabilidad, obliga a que la Defensa Diplomática española busque, a través de alianzas y tratados:

- a) Evitar agresiones económicas exteriores.
- b) Garantizar las importaciones a Canarias:
 - Estableciendo buenas y firmes relaciones con las economías de los países abastecedores.
 - Diversificando las fuentes de abastecimiento, sin valorar excesivamente las distancias y los precios, en casos conflictivos.

- c) Abrir mercados a las exportaciones canarias.
- d) Permitir a la flota canaria faenar en los caladeros africanos, buscando, siempre que sea posible, dependencias mutuas.

3. DE DEFENSA ECONOMICA.

3.1. Desde el punto de vista económico, la insularidad canaria no tiene un significado totalmente desfavorable, aunque algunas características suyas lo sean, como el escaso número de habitantes, la penuria de agua, la inexistencia de materias primas industriales, etc.; pero la acción del hombre puede vencer aparentes determinismos —influencias irresistibles— físicos.

Lo que destaca de la insularidad canaria es:

- a) La limitación de su mercado interior, por la pequeña dimensión del área; y
- b) La inexistencia de materias primas industriales, que hace inevitable su importación.

3.2. El coste de situación de Canarias exige a la economía disponer de:

- a) Capacidades alimentaria, industrial y financiera adecuadas y convenientemente planificadas.
- b) Un sistema de movilización económica eficiente y conformado a las necesidades mediante los correspondientes planes de movilización.

3.3. Proporcionar a Canarias la capacidad alimentaria e industrial adecuadas, requiere:

- a) Reestructurar el sistema económico canario para que produzca los recursos locales que demanda su defensa.
- b) Dedicar al tráfico medios de transporte suficientes para:
 - Cubrir las necesidades de la población y de las Fuerzas Armadas en aquellos recursos que Canarias no produce o es deficitaria.
 - Facilitar la adaptación de la economía canaria a las necesidades de la Defensa y la obtención de la máxima flexibilidad posible de producción.
- c) Almacenar reservas de los recursos esenciales, sobre todo energéticos, que no produce Canarias.

3.4. La reestructuración del sistema económico canario supone:

- a) Arraigar la población al suelo de las islas periféricas y de las tierras cultivables altas, mediante el desarrollo de la agricultura de abastecimiento, de la ganadería, de la pesca, de las industrias de transformación, e incluso aquellas otras que sean adecuadas a la pequeña dimensión de los mercados o puedan exportar, lo que facilitará disponer de recursos locales, empleará mano de obra, retendrá población emigrante, evitará gasto exterior y disminuirá la demanda de transportes.
- b) Limitar la agricultura de exportación hasta el punto que no perjudique el desarrollo del abastecimiento interior ni el consumo de agua.
- c) Proteger la exportación de ciertos productos, siempre que no sea a costa de la producción para el abastecimiento interior.
- d) Comercializar directamente tanto la agricultura de subsistencia como la de exportación.
- e) Diversificar la industria, siempre que sus dimensiones hagan posible la comercialización y colocación de sus productos.
- f) Favorecer toda producción interna que garantice una obtención rentable en precio y calidad.
- g) Iniciar el camino de la industrialización por la transformación de productos primarios.
- h) Asignar funciones productivas a todas las islas y equilibrar la producción de cada una, en la medida de lo posible, para disminuir la dependencia exterior, siempre en proporción adecuada a la dimensión de sus mercados. Para ello, en cada isla habrá que:
 - Motivar la creación de industrias, preferentemente de transformación de productos primarios.
 - Racionalizar y modernizar las estructuras comerciales.
 - Mejorar las comunicaciones, los servicios y las condiciones de vida en las zonas rurales altas.

3.5. La agricultura necesita:

- a) Transformar en terreno cultivable el actualmente improductivo que lo admita.
- b) Poner en producción las tierras cultivables altas abandonadas.
- c) Aumentar la proporción de terrenos dedicados a la agricultura de abastecimiento.

- d) Fomentar preferentemente el cultivo de cereales, leguminosas, azúcar, etc., como valioso complemento de la resolución del problema del abastecimiento.
- e) Aplicar tasas aduaneras a las importaciones agrícolas que compitan con las producciones agrarias interiores.
- f) Mejorar las estructuras y las condiciones socioeconómicas de la población rural.
- g) Determinar los límites de coste y rendimiento por debajo de los cuales no conviene fomentar la producción.

Todo ello buscando cubrir las necesidades del Archipiélago y crear reservas.

3.6. La ganadería requiere:

- a) Establecer un plan ganadero que fomente la cabaña —adaptándola a las necesidades del suelo— y organizar redes de comercialización interior; el vacuno para carne y leche.
- b) Aumentar el terreno dedicado al cultivo de piensos y a pastos.
- c) Poner tasas aduaneras a las importaciones a bajo precio de productos como carne, leche en polvo, derivados lácteos, etc., que, por falta de protección, compiten con la producción canaria y motivan su descenso.

3.7. La silvicultura precisa dedicar a bosques maderables los terrenos actualmente improductivos que no puedan dedicarse a otros cultivos.

3.8. La pesca tiene necesidad de:

- a) Construir unidades polivalentes con materiales nacionales. Renovar la flota pesquera.
- b) Mejorar la formación profesional de las tripulaciones.
- c) Dotar de varaderos y frigoríficos a puertos y refugios pesqueros.

3.9. La carencia de recursos mineros y de materias primas aconseja la integración económica con la Península para este abastecimiento.

3.10. El sector secundario necesita:

- a) Apoyo, a fin de conseguir el equilibrio intersectorial que proporcione a Canarias el grado de autonomía económica que su defensa exige.

- b) Fomentar la creación y mantenimiento de industrias de mediana dimensión, adecuadas a las necesidades del Archipiélago y capaces de exportar.
- c) Crear industrias de transformación de productos primarios que tienen capacidad exportadora y de absorción de empleo.
- d) Diversificar la producción.
- e) Utilizar métodos de producción que requieran menos consumo de energía.
- f) Utilizar materiales que consuman menos electricidad.
- g) Dotar de materiales nacionales a las nuevas instalaciones y a las que requieran sustitución por agotamiento.
- h) Constituir niveles de repuesto para las instalaciones existentes.

3.11. El sector terciario requiere:

- a) Racionalizar y modernizar las estructuras comerciales para disminuir los costes del transporte.
- b) Establecer una fiscalidad que incentive la inversión.
- c) Fomentar procesos que favorezcan la inversión y limiten la dependencia exterior.
- d) Crear incentivos para el desarrollo, dirigiéndolos a los sectores primario y secundario, y en ellos, a ramas de gran efecto estimulante.
- e) Fomentar la creación de puestos de trabajo, a fin de incrementar las rentas y los recursos para mejorar el ciclo económico.
- f) Regionalizar al máximo la inversión.
- g) Desarrollar fuentes alternativas de financiación regional, seleccionadas por ramas o sectores.
- h) Fomentar determinadas exportaciones.

3.12. Para suprimir, o al menos disminuir, las amenazas socioeconómicas interiores:

- a) Promover la creación de puestos de trabajo, mediante el fomento de la inversión y del desarrollo económico en Canarias.
- b) Construir viviendas.
- c) Mejorar los servicios públicos que presenten deficiencias.
- d) Aumentar el número de plazas a todos los niveles de la enseñanza y mejorar su calidad, atendiendo al desarrollo de los valores morales, puesto que cultura y valores morales son componentes básicos de la potencia defensiva.

4. DE DEFENSA CIVIL.

La conflictividad del espacio geográfico, el nivel cultural de la población —inferior a la media nacional— y el deterioro socioeconómico existen en Canarias, y refuerzan la necesidad de disponer de una organización de Defensa Civil que:

4.1. Cuento con los cuadros de personal especializado capaces de utilizar los medios de prensa, radio, televisión, etc., para proteger a la población contra toda agresión indirecta —interior y exterior— que, en forma de propaganda, difusión cultural, política, técnica, etc., busque la penetración psicológica para el desarme moral de la población.

4.2. Asegure la continuidad de la acción de gobierno por el Mando civil, caso de revueltas, motines, acciones terroristas o subversivas localizadas, que:

- Ocasionen la muerte de Autoridades o anulen sus posibilidades de ejercer el poder político o el administrativo.
- Incapaciten para ejercer su función a escalones de mando político o administrativo de la región, provincias o islas, o los Centros que lo hacen posible.
- Perturben o paralicen servicios públicos o servicios esenciales para la Defensa Nacional.

4.3. Proteja a la población, riquezas y recursos de todo tipo, para garantizar la continuidad de la vida civil, lo que requiere disponer de la organización, personal y medios de *protección civil* para ejercer las funciones de:

- Dirección:
 - Sistemas de telecomunicaciones de alarma y operativo.
 - Servicios de transporte, propaganda y orden.
- Seguridad:
 - Servicios de alarma, de evacuación, de dispersión y albergue y de refugios.
- Socorro:
 - Servicios de salvamento, contraincendios, sanitarios de emergencia, de defensa atómica-bacteriológica-química, de acción social y de rehabilitación de servicios públicos.

— Protección:

- Del patrimonio artístico y cultural, de establecimientos y entidades públicas y culturales, de montes y ganadería.

Así como enlace con:

- La Defensa Económica, que le proporciona los medios y recursos necesarios para su funcionamiento; y
- La Defensa Militar, para coordinar la protección activa y pasiva de las poblaciones, el salvamento y ciertos servicios sanitarios de urgencia.

4.4. Garantice la movilización del *sector humano* adscrito a la Defensa Civil y de los medios necesarios para ejercer sus funciones, mediante los correspondientes planes de movilización, adaptados a las particularidades del Archipiélago y de cada una de sus islas.

La *protección civil* podría realizar estudios sobre las posibilidades de diseminación y protección de depósitos y almacenes, y sobre la existencia de abrigos para la seguridad de la población.

5. DE INVESTIGACION CIENTIFICA Y TECNICA.

5.1. La situación, lejanía y dificultades de interrelación de Canarias manifiestan la necesidad de:

- a) Coordinar estrechamente la investigación científica y técnica a nivel nacional.
- b) Disponer de un sistema de movilización eficiente y puesto al día mediante los correspondientes planes de movilización de la investigación científica y técnica, que la fragmentación y dispersión insular aconsejan, teniendo en cuenta las particularidades de cada isla.

5.2. La necesidad de elevar el nivel cultural de la población canaria, en busca de la eficacia mayor de la Defensa Nacional, pasa por la formación de investigadores.

Para ello habrá que colaborar con los Centros extranjeros de investigación científica y técnica más avanzados:

- a) En la búsqueda de:
 - Fuentes de energía alternativas del petróleo.
 - Fuentes de energía alternativas para la obtención de energía eléctrica.

- Métodos industriales que requieran menor consumo de energía eléctrica, sobre todo para las industrias de la alimentación, conservera, del frío, del tabaco, naval, del agua, etc.
- Producción de lluvia artificial.
- Disminución de las pérdidas de agua por evaporación.
- Mejor aprovechamiento del agua captada del subsuelo.
- Mejoras en los métodos de riego.
- Cultivos que requieran menor consumo de agua y necesarios para el abastecimiento interior.

- b) En la formación de investigadores sobre estas actividades.
- c) En la creación de Centros de investigación sobre las mismas.
- d) Investigar caladeros alternativos de los africanos.

5.3. Crear Centros de investigación científica y técnica orientados a las tareas antes citadas.

6. DE INFORMACION PARA LA DEFENSA:

- 6.1. Establecer un nivel de repuestos para el material de los servicios de radio, televisión, etc.
- 6.2. Emplear en las nuevas instalaciones, y en las que se sustituyan por agotamiento, materiales nacionales.
- 6.3. Constituir un nivel de reserva de papel-prensa.
- 6.4. Prestar especial atención a la información para la Defensa y tener previsto:
 - a) Establecer las corrientes informativas propias de la Defensa Nacional.
 - b) La coordinación de la información entre los diversos componentes de la Defensa Nacional a nivel Archipiélago.
 - c) La movilización y la dirección de los medios de información y comunicación social a los niveles Archipiélago e isla.
 - d) Extremar las medidas de defensa de la información, sobre todo en relación con los transportes.

7. DE MOVILIZACION.

Disponer de planes de movilización eficientes, desarrollados y puestos al día, a nivel Archipiélago, provincia e isla, de todos los *sectores de la movilización*: humano, económico, sanitario, de los medios de investigación científica y técnica, de los transportes y de las comunicaciones y medios de información.

