

GUILLERMO MORALES MATOS y ANTONIO SANTANA SANTANA
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

PROCESOS DE CONSTRUCCION Y TRANSFORMACION DEL ESPACIO LITORAL GRANCANARIO INDUCIDOS POR EL FENOMENO TURISTICO

RESUMEN - RÉSUMÉ - ABSTRACT

Se analiza el modelo de ocupación turística de la isla de Gran Canaria y sus implicaciones estructurales y espaciales. Asimismo, se aborda la evolución del fenómeno turístico, muy intenso entre 1960 y 1992, resaltando el basculamiento hacia el "Sur" de muchas de las actividades productivas de la isla, en detrimento de su capital, Las Palmas de Gran Canaria.

* * *

Les procès de construction et transformation de l'espace littoral de Gran Canaria induits par le phénomène touristique.- On analyse le modèle touristique dans l'île de Gran Canaria ainsi que ses implications structurales et spatiales. On y aborde également l'évolution du phénomène touristique, très intense pour la période allant de 1960 à 1992, en soulignant le déplacement de nombreuses activités productives insulaires vers le "Sud" en détriment de la capitale, Las Palmas de Gran Canaria.

* * *

Construction and change processes generated by tourist trade within the littoral of Gran Canaria Island.- This article analyzes the tourist model within the Gran Canaria Island and its structural and spatial implications. It approaches also the evolution of tourist phenomena, which was at its peak between 1960 and 1992, emphasizing the shift of economical activities to the "South" to the expense of the capital, Las Palmas de Gran Canaria.

PALABRAS CLAVE: Turismo, litoral, transformación del paisaje, integración territorial.

MOTS CLÉ: Tourisme, espace littoral, transformation de l'espace, intégration territoriale.

KEY WORDS: Tourist trade, littoral, landscape transformation, territorial integration.

Este artículo forma parte de un proyecto de investigación que se centra en el análisis de los procesos de construcción y transformación del litoral grancanario, estudiando tanto el paisaje que ha sido objeto de atracción turística como, sobre todo, el paisaje resultado del fenómeno turístico. El método que implícitamente se propone en este artículo está siendo aplicado en la elaboración de seis tesis doctorales, cuatro referidas al ámbito grancanario y dos extensibles posteriormente a las islas de Lanzarote y Fuerteventura. En cualquier caso, el trabajo desarrollado hasta el momento nos pone en situación de evidenciar la interpenetración y coexistencia de procesos en el espacio litoral grancanario, espacio en el que las mayores contradicciones y tensiones derivan de la "producción y consumo de nuevo espacio turístico" dentro de un "espacio agrario extensivo" en el Sur insular e "intensivo" en el Norte, donde se han superado los sistemas de producción precapitalista y/o de cultivos de exportación, pero

sólo parcialmente las estructuras territoriales derivadas de ellos.

I. EL SIGNIFICADO GEOGRAFICO DEL TURISMO

Las dimensiones temporal (los procesos de creación) y espacial (las escalas consideradas, tipos de espacio afectados, la distinta intensidad del fenómeno), así como los modos de apropiación del espacio por parte del fenómeno turístico, son fundamentales en el análisis que se propone. En nuestro caso, el *tempus* en las transformaciones espaciales se aceleró con el impulso y las modificaciones del nuevo sistema económico isleño, provocando mutaciones sociales de gran alcance, y cambios correlativos en los espacios naturales, rurales, urbanos, rururbanos, multifuncionales, etc. La aceleración en el ritmo secular de las transformaciones socioeco-

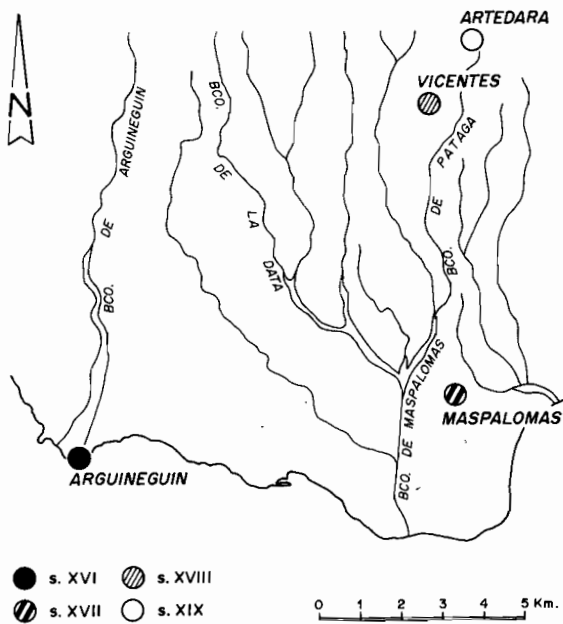


Fig. 1. Núcleos de población del sur de Gran Canaria hasta el siglo XIX.

nómicas ha implicado una relativización creciente de la dimensión temporal de los fenómenos, de modo que la impronta del pasado pasa a constituir una variable más del espacio, pero ya por debajo de la dinámica de cambio reciente. La huella del pasado remoto, más importante en el Norte que en el Sur de la isla, ya no es la principal clave explicativa del paisaje.

Este cambio ha tenido su correspondencia en la dimensión espacial; el predominio de lo rural sobre lo urbano, tanto en extensión superficial como en intensidad de flujos económicos, unido a su funcionamiento autárquico, fundado a través de estrechos vínculos entre el hombre y su entorno más inmediato, ha dejado paso a otro modelo diametralmente opuesto, sobre todo desde el punto de vista funcional. De una dimensión vertical de las cosas se ha pasado a otra más horizontal, más extensiva, compleja e interrelacionada, en términos territoriales.

Abandonada la tradicional diferenciación — paisajística y funcional— entre el campo, extenso y eminentemente rural, y la ciudad, restringida a unos límites físicos precisos, el fenómeno expansivo contemporáneo del dominio edificado debe situarse en una perspectiva territorial más amplia. Cada día se hace más difícil analizar con rigor un espacio acotado localmente si no lo ponemos en relación con lo que ocurre en una dimensión de rango superior. Esto es así porque su análisis debe superar el marco demasiado estrecho de su territorio para así buscar las causas de cualquier fenómeno en la creciente red de dependencias económicas e interrelaciones que se extiende por todo el mundo.

Al tratarse este proyecto de una investigación de carácter regional y no sectorial o temático, el principal objetivo deberá ser descubrir y valorar las estructuras y los elementos del espacio analizado, qué relaciones mantienen entre sí y el conjunto con

otras áreas, cuál es su evolución, la de cada una y la de la totalidad, y cuáles son los factores que intervienen en el desarrollo regional. José ORTEGA apunta que cualquier espacio geográfico es resultado de un determinado uso del suelo, casi siempre variado, por parte de un grupo humano, en relación e interdependencia con el uso de territorios próximos o alejados. Esos usos del suelo se proyectan en elementos geográficos diversos, fruto de la creación social o producto de las modificaciones del entorno físico (terrazgo, edificación residencial o productiva...), que componen diversas estructuras discernibles en el espacio: agrarias, urbanas, turísticas, industriales, que en cada caso poseen mayor o menor importancia, pero que siempre aparecen como estructuras interdependientes, a pesar de que cada una presente su propia dinámica y caracteres.

1. EL TURISMO COMO OBJETO DE INTERES PARA LA GEOGRAFIA

A pesar de la fuerza transformadora del fenómeno turístico, y del indudable valor que atesora para su análisis geográfico, sin embargo, no es hasta los años ochenta cuando algunos geógrafos españoles comienzan a convertirlo en objeto de su atención regular y continuada.

No ocurrió lo mismo en otros países más evolucionados, sobre todo en EE.UU., Gran Bretaña, Francia, Canadá o Japón, en ese orden, países que se incorporaron tempranamente, tanto a experimentar en su propio suelo el fenómeno del turismo de masas, como a analizarlo desde el punto de vista de las disciplinas sociales (sociología, economía, geografía,...). Desde los inicios de los años treinta, en que se tiene constancia de la aparición de las primeras revistas especializadas y, sobre todo, a partir de finalizada la Segunda Guerra Mundial, con el desarrollo del turismo de masas, se fue fortaleciendo una Geografía del Turismo, con brillantes aportaciones norteamericanas en sus primeros pasos, y con una presencia cada vez más notoria con el paso del tiempo de geógrafos europeos. Investigadores clásicos dentro de la producción bibliográfica turística han sido DEFERT, PEARCE, MATLEY, MIOSECC, McMURRAY, BARBIER, CORNA PELLEGRINI, y hasta CHRISTALLER, de cuyo artículo sobre la *localización del turismo en Europa* han corrido casi tantos ríos de tinta como de su Teoría de los Lugares Centrales, aunque siempre a cargo de los que utilizan esta última teoría como bandera metodológica.

Con bastante retraso, en España también se ha abordado el estudio de cualquiera de los aspectos generados por el turismo por parte de los geógrafos; incluso ya hay un "grupo de trabajo de turismo de la AGE". Sin enjuiciar su valor, aportaciones metodológicas como las debidas a LUIS GOMEZ, DIAZ ALVAREZ, SANCHEZ, CALLIZO o VERA

GALVAN, o estudios sobre ámbitos dominados por el ocio/turismo, como es el caso de VALENZUELA, MARCHENA, VERA REBOLLO, GARCIA MANRIQUE, BARCELO, SALVA i TOMAS, ZOIDO, etc, han cubierto el hasta ahora pobre panorama de la producción geográfica española sobre el turismo.

Fuera de la Geografía, pero de interés para nuestra disciplina, han sido los economistas y sociólogos los que más han aportado al análisis del turismo: FERNANDEZ FUSTER, FIGUEROLA, GAVIRIA, CASTELLO MAS, JURDAO, etc. Incluso FERNANDEZ FUSTER se ha atrevido a elaborar una voluminosa y particular *Geografía General del Turismo de Masas*.

En Canarias, al igual de lo ocurrido en Baleares, Costa Brava o en la Costa del Sol, los estudios relacionados con el turismo han tenido una fuerte precedencia económica, con escasas aportaciones de los geógrafos locales. Si en Baleares se nota una mayor sensibilidad hacia las consecuencias del turismo, sobre todo a partir de celebrarse en Palma de Mallorca en 1983 el VII Symposium de la Comisión de Problemas de Medio Ambiente de la IGU (*International Geographical Union*), en Canarias la producción bibliográfica relacionada con el turismo no alcanza ni los veinticinco títulos, casi todos ellos abordando algún aspecto parcial del turismo, y en pocas ocasiones con brillantes resultados.

2. CONSIDERACIONES PREVIAS ACERCA DE LA OCUPACION LITORAL POR EL FENOMENO TURISTICO. LOS CONCEPTOS TURISMO Y LITORAL

Como cuestión previa, conviene definir tanto el fenómeno inductor de las transformaciones espaciales, así como el soporte físico donde tienen lugar aquéllas. El fenómeno turístico ha sido objeto en los últimos años de varias y muy distintas definiciones, aunque en casi todas ellas ha prevalecido su

componente económica y/o estadística por encima de cualquier otra consideración. Desde la definición que hace la ONU del turista: "una persona que viaja por ocio, razón familiar, salud, reuniones, negocios, estudio, etc, por un período superior a las 24 horas en una nación o región distinta a su lugar de residencia" hasta otra, más en consonancia con nuestro parecer, que define al turismo como "...el estudio del grupo humano que viaja fuera de su hábitat permanente, la industria que satisface sus necesidades, las actividades realizadas, los beneficios económicos derivados de los apartados anteriores, y el impacto que genera esta "industria sin chimeneas" sobre los ámbitos socio-cultural, económico y físico del país o región de acogida". Esta definición, tomada parcialmente de CAVALLARO y PIPINO (1989), quizá la más omnicompreensiva de las que se han dado por los estudiosos del turismo, concede tanta importancia a los factores positivos (beneficios económicos, crecimiento inmobiliario, incremento de la renta per capita, etc) como a los negativos (transformación del medio físico en que se implanta la actividad turística), alejándose de otras definiciones más sesgadas.

Sin embargo, esta definición tampoco es la más satisfactoria para nuestros objetivos pues soslaya aspectos fundamentales para nosotros los geógrafos, como la perspectiva diacrónica del fenómeno turístico, los procesos históricos, la distinta intensidad de los flujos turísticos a lo largo del tiempo, su distinta procedencia geográfica, la selección de las áreas designadas para el emplazamiento de los "resorts" o complejos turísticos, su adecuación urbanística, el respeto hacia el medio natural, la capacidad de carga, etc, aspectos todos estos sobre los que abundaremos más en nuestro proyecto de investigación.

El otro concepto que conviene definir es el de litoral, sobre el que tampoco hay coincidencia en el establecimiento de sus límites. Así como para unos especialistas el litoral sólo es la línea de contacto entre mar y tierra, concediéndole más importancia a

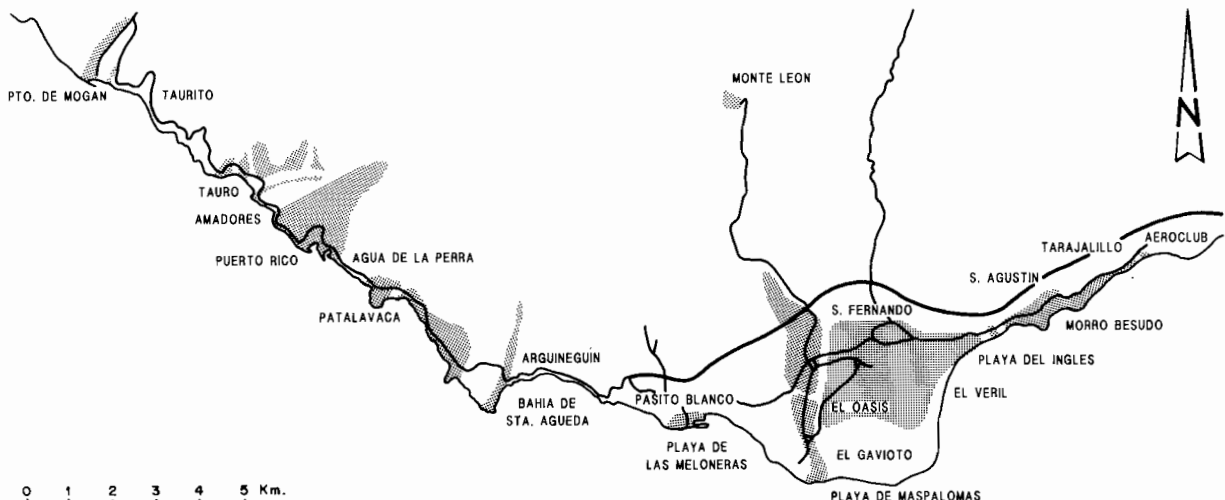


Fig. 2. Núcleos de población del sur de Gran Canaria en 1990.

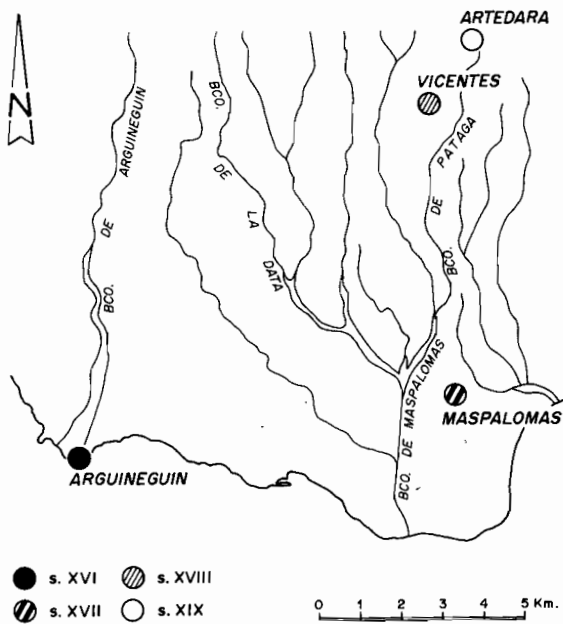


Fig. 1. Núcleos de población del sur de Gran Canaria hasta el siglo XIX.

nómicas ha implicado una relativización creciente de la dimensión temporal de los fenómenos, de modo que la impronta del pasado pasa a constituir una variable más del espacio, pero ya por debajo de la dinámica de cambio reciente. La huella del pasado remoto, más importante en el Norte que en el Sur de la isla, ya no es la principal clave explicativa del paisaje.

Este cambio ha tenido su correspondencia en la dimensión espacial; el predominio de lo rural sobre lo urbano, tanto en extensión superficial como en intensidad de flujos económicos, unido a su funcionamiento autárquico, fundado a través de estrechos vínculos entre el hombre y su entorno más inmediato, ha dejado paso a otro modelo diametralmente opuesto, sobre todo desde el punto de vista funcional. De una dimensión vertical de las cosas se ha pasado a otra más horizontal, más extensiva, compleja e interrelacionada, en términos territoriales.

Abandonada la tradicional diferenciación — paisajística y funcional— entre el campo, extenso y eminentemente rural, y la ciudad, restringida a unos límites físicos precisos, el fenómeno expansivo contemporáneo del dominio edificado debe situarse en una perspectiva territorial más amplia. Cada día se hace más difícil analizar con rigor un espacio acotado localmente si no lo ponemos en relación con lo que ocurre en una dimensión de rango superior. Esto es así porque su análisis debe superar el marco demasiado estrecho de su territorio para así buscar las causas de cualquier fenómeno en la creciente red de dependencias económicas e interrelaciones que se extiende por todo el mundo.

Al tratarse este proyecto de una investigación de carácter regional y no sectorial o temático, el principal objetivo deberá ser descubrir y valorar las estructuras y los elementos del espacio analizado, qué relaciones mantienen entre sí y el conjunto con

otras áreas, cuál es su evolución, la de cada una y la de la totalidad, y cuáles son los factores que intervienen en el desarrollo regional. José ORTEGA apunta que cualquier espacio geográfico es resultado de un determinado uso del suelo, casi siempre variado, por parte de un grupo humano, en relación e interdependencia con el uso de territorios próximos o alejados. Esos usos del suelo se proyectan en elementos geográficos diversos, fruto de la creación social o producto de las modificaciones del entorno físico (terrazgo, edificación residencial o productiva...), que componen diversas estructuras discernibles en el espacio: agrarias, urbanas, turísticas, industriales, que en cada caso poseen mayor o menor importancia, pero que siempre aparecen como estructuras interdependientes, a pesar de que cada una presente su propia dinámica y caracteres.

1. EL TURISMO COMO OBJETO DE INTERES PARA LA GEOGRAFIA

A pesar de la fuerza transformadora del fenómeno turístico, y del indudable valor que atesora para su análisis geográfico, sin embargo, no es hasta los años ochenta cuando algunos geógrafos españoles comienzan a convertirlo en objeto de su atención regular y continuada.

No ocurrió lo mismo en otros países más evolucionados, sobre todo en EE.UU., Gran Bretaña, Francia, Canadá o Japón, en ese orden, países que se incorporaron tempranamente, tanto a experimentar en su propio suelo el fenómeno del turismo de masas, como a analizarlo desde el punto de vista de las disciplinas sociales (sociología, economía, geografía,...). Desde los inicios de los años treinta, en que se tiene constancia de la aparición de las primeras revistas especializadas y, sobre todo, a partir de finalizada la Segunda Guerra Mundial, con el desarrollo del turismo de masas, se fue fortaleciendo una Geografía del Turismo, con brillantes aportaciones norteamericanas en sus primeros pasos, y con una presencia cada vez más notoria con el paso del tiempo de geógrafos europeos. Investigadores clásicos dentro de la producción bibliográfica turística han sido DEFERT, PEARCE, MATLEY, MIOSECC, McMURRAY, BARBIER, CORNA PELLEGRINI, y hasta CHRISTALLER, de cuyo artículo sobre la *localización del turismo en Europa* han corrido casi tantos ríos de tinta como de su Teoría de los Lugares Centrales, aunque siempre a cargo de los que utilizan esta última teoría como bandera metodológica.

Con bastante retraso, en España también se ha abordado el estudio de cualquiera de los aspectos generados por el turismo por parte de los geógrafos; incluso ya hay un "grupo de trabajo de turismo de la AGE". Sin enjuiciar su valor, aportaciones metodológicas como las debidas a LUIS GOMEZ, DIAZ ALVAREZ, SANCHEZ, CALLIZO o VERA

la acción de las aguas marinas en esa zona, para nosotros el litoral, es eso y más, pues aunque es el factor primario de atracción y fijación de la industria turística, en ocasiones el efecto multiplicador de ésta se adentra hasta espacios interiores lejanos al mar, pero vinculados funcionalmente con éste. Así pues, y al margen de su morfología (acantilado, playa, caleta, isla baja...) nosotros entendemos por litoral no sólo el espacio de contacto entre mar y tierra sino también aquellas áreas ocupadas por instalaciones turísticas que usan el recurso del mar como reclamo. En el caso grancañario, las medianías y las cumbres, de modo indirecto, también se han visto afectadas por el fenómeno turístico, con una intensidad menor cuanto mayor es la lejanía de los núcleos urbanos y turísticos. Además, en una isla de 1.560,1 kilómetros cuadrados de superficie y 60 por 40 kilómetros de distancias máximas por carretera (N-S y E-W), el turismo lo invade todo.

3. LA PERSPECTIVA DIACRONICA DEL TURISMO DEL AGUA: EL PRECEDENTE DEL BALNEARIO

Dado que el turismo de masas o turismo de balneario marítimo es el que ha producido las mayores y más intensas transformaciones en el litoral, en particular, y en la isla grancañaria en general, es por lo que debemos empezar haciendo referencia al uso del litoral por el turismo a través de la historia.

El fenómeno del baño en público tiene un origen antiguo, aunque es en la época romana donde alcanza una gran difusión, con la construcción de termas o baños termales allí donde existían fuentes naturales cuyas aguas manasen a más de 36°C, la temperatura del cuerpo humano. Las termas de Caracalla o de Sciaccia (Sicilia), las más conocidas de las que aún se mantienen en pie, constituían lugares de encuentro entre patricios y hombres de la *res publica*. Si las termas tenían originalmente una función minero-medicinal y terapéutica, pronto añadieron una función lúdica y de foro político, realizada cada vez más desde el punto de vista social por el mayor empaque adquirido por los edificios construidos. En muchas zonas de la cuenca mediterránea en las que hubo impronta del Imperio Romano quedan restos de estas termas. Para el renacimiento del uso de los baños públicos hay que esperar al siglo XIV, cuando se impone la moda de los baños para uso familiar o amical en domicilios privados (*balneum clausum*), por parte de las clases altas europeas.

Pero es a partir del siglo XIX cuando se desarrolla más el fenómeno del termalismo y la cura hidromedicinal, creando en su entorno físico una infraestructura específica (albergues, hoteles, casas de comida, carreteras, muelles, plazas, jardines, kioscos de música, teatrillos, etc), bajo una nueva concepción estética de la vida y reflejo del estrato

social al que iba destinado. En su mayoría eran copias de los sitios reales europeos, utilizados en todo tiempo y lugar por la realeza, nobleza y su corte, para el solaz de sus integrantes. Ejemplos significativos son los de Vaux, mandado levantar por Luis XIV, El Escorial por Felipe II, Peterhof en San Petersburgo, Balmoral en Escocia, para la familia británica, etc.

También a lo largo del siglo XIX, sobre todo en Alemania y Francia, el tedio de los balnearios hidromedicinales comienza a combatirse con juegos, produciéndose un fenómeno de sustitución como lugar central del edificio, relegándose la tradicional sala de baños en favor del emergente salón de juegos (*kursaal o kurhaus*). Baden Baden, Wiesbaden, Ems, Hornbourg, Montecarlo, Plombiers, Vichy o Bath son testimonio de ese relevo funcional, llegando a convertirse en verdaderos centros de diplomacia termal hasta la Gran Guerra. Incluso algunos siguen siendo en la actualidad centros turísticos de renombre.

4. LAS PRIMERAS INFRAESTRUCTURAS COSTERAS DESTINADAS AL BAÑO

El uso masivo del litoral para baños es bastante más reciente de lo que generalmente se cree, pues apenas tiene 40 ó 50 años. Hasta entonces, el acercamiento, la frecuentación de los bañistas hacia el mar, había tenido una dimensión infinitamente menor a la actual. El respeto al mar y la falta de tiempo de ocio en sociedades económicamente poco evolucionadas, funcionaron como retardatarios de la masificación y densificación del espacio litoral. Históricamente, los núcleos de población próximos al mar se establecían a más de cinco kilómetros tierra adentro, aunque en este caso, las razones de índole defensiva y/o de insalubridad no fueron ajenas a esta circunstancia.

Al igual de lo ocurrido con los balnearios termales de interior, las virtudes presuntamente curativas del agua de mar, ayudaron al desarrollo de las primeras estaciones balnearias marítimas, impulsadas también en este caso por las estancias veraniegas de la realeza y aristocracia europeas en las playas urbanas de moda. Tal es el caso de Brighton y la realeza británica, Santander/San Sebastián con la realeza española, y Biarritz con la realeza napoleónica.

A caballo entre los siglos XIX y XX, las playas de moda y las playas próximas a los núcleos urbanos comienzan a dotarse, primero, de una serie de instalaciones complementarias del baño con fines curativo-terapéuticos, y después, infraestructuras con fines lúdico-deportivas, en correlato con el proceso seguido por los balnearios de aguas termales.

Las instalaciones más importantes eran el "edificio central", llamado *balneario*, o *baños públicos*, normalmente de madera, y anclado sobre pivotes en

la acción de las aguas marinas en esa zona, para nosotros el litoral, es eso y más, pues aunque es el factor primario de atracción y fijación de la industria turística, en ocasiones el efecto multiplicador de ésta se adentra hasta espacios interiores lejanos al mar, pero vinculados funcionalmente con éste. Así pues, y al margen de su morfología (acantilado, playa, caleta, isla baja...) nosotros entendemos por litoral no sólo el espacio de contacto entre mar y tierra sino también aquellas áreas ocupadas por instalaciones turísticas que usan el recurso del mar como reclamo. En el caso grancanario, las medianías y las cumbres, de modo indirecto, también se han visto afectadas por el fenómeno turístico, con una intensidad menor cuanto mayor es la lejanía de los núcleos urbanos y turísticos. Además, en una isla de 1.560,1 kilómetros cuadrados de superficie y 60 por 40 kilómetros de distancias máximas por carretera (N-S y E-W), el turismo lo invade todo.

3. LA PERSPECTIVA DIACRONICA DEL TURISMO DEL AGUA: EL PRECEDENTE DEL BALNEARIO

Dado que el turismo de masas o turismo de balneario marítimo es el que ha producido las mayores y más intensas transformaciones en el litoral, en particular, y en la isla grancanaria en general, es por lo que debemos empezar haciendo referencia al uso del litoral por el turismo a través de la historia.

El fenómeno del baño en público tiene un origen antiguo, aunque es en la época romana donde alcanza una gran difusión, con la construcción de termas o baños termales allí donde existían fuentes naturales cuyas aguas manasen a más de 36°C, la temperatura del cuerpo humano. Las termas de Caracalla o de Sciaccia (Sicilia), las más conocidas de las que aún se mantienen en pie, constituían lugares de encuentro entre patricios y hombres de la *res publica*. Si las termas tenían originalmente una función minero-medicinal y terapéutica, pronto añadieron una función lúdica y de foro político, realizada cada vez más desde el punto de vista social por el mayor empaque adquirido por los edificios construidos. En muchas zonas de la cuenca mediterránea en las que hubo impronta del Imperio Romano quedan restos de estas termas. Para el renacimiento del uso de los baños públicos hay que esperar al siglo XIV, cuando se impone la moda de los baños para uso familiar o amical en domicilios privados (*balneum clausum*), por parte de las clases altas europeas.

Pero es a partir del siglo XIX cuando se desarrolla más el fenómeno del termalismo y la cura hidromedicinal, creando en su entorno físico una infraestructura específica (albergues, hoteles, casas de comida, carreteras, muelles, plazas, jardines, kioscos de música, teatrillos, etc), bajo una nueva concepción estética de la vida y reflejo del estrato

social al que iba destinado. En su mayoría eran copias de los sitios reales europeos, utilizados en todo tiempo y lugar por la realeza, nobleza y su corte, para el solaz de sus integrantes. Ejemplos significativos son los de Vaux, mandado levantar por Luis XIV, El Escorial por Felipe II, Peterhof en San Petersburgo, Balmoral en Escocia, para la familia británica, etc.

También a lo largo del siglo XIX, sobre todo en Alemania y Francia, el tedio de los balnearios hidromedicinales comienza a combatirse con juegos, produciéndose un fenómeno de sustitución como lugar central del edificio, relegándose la tradicional sala de baños en favor del emergente salón de juegos (*kursaal o kurhaus*). Baden Baden, Wiesbaden, Ems, Hornbourg, Montecarlo, Plombiers, Vichy o Bath son testimonio de ese relevo funcional, llegando a convertirse en verdaderos centros de diplomacia termal hasta la Gran Guerra. Incluso algunos siguen siendo en la actualidad centros turísticos de renombre.

4. LAS PRIMERAS INFRAESTRUCTURAS COSTERAS DESTINADAS AL BAÑO

El uso masivo del litoral para baños es bastante más reciente de lo que generalmente se cree, pues apenas tiene 40 ó 50 años. Hasta entonces, el acercamiento, la frecuentación de los bañistas hacia el mar, había tenido una dimensión infinitamente menor a la actual. El respeto al mar y la falta de tiempo de ocio en sociedades económicamente poco evolucionadas, funcionaron como retardatarios de la masificación y densificación del espacio litoral. Históricamente, los núcleos de población próximos al mar se establecían a más de cinco kilómetros tierra adentro, aunque en este caso, las razones de índole defensiva y/o de insalubridad no fueron ajenas a esta circunstancia.

Al igual de lo ocurrido con los balnearios termales de interior, las virtudes presuntamente curativas del agua de mar, ayudaron al desarrollo de las primeras estaciones balnearias marítimas, impulsadas también en este caso por las estancias veraniegas de la realeza y aristocracia europeas en las playas urbanas de moda. Tal es el caso de Brighton y la realeza británica, Santander/San Sebastián con la realeza española, y Biarritz con la realeza napoleónica.

A caballo entre los siglos XIX y XX, las playas de moda y las playas próximas a los núcleos urbanos comienzan a dotarse, primero, de una serie de instalaciones complementarias del baño con fines curativo-terapéuticos, y después, infraestructuras con fines lúdico-deportivas, en correlato con el proceso seguido por los balnearios de aguas termales.

Las instalaciones más importantes eran el "edificio central", llamado *balneario*, o *baños públicos*, normalmente de madera, y anclado sobre pivotes en

el estrán de la playa; de planta rectangular, tenía una separación estricta, por sexos, de cabinas, duchas, guardarropas, pediluvios, bar, etc. Muchas fueron las playas que tenían también cabinas individuales de madera y lona pintadas de vivos colores. Otras instalaciones propias de los primeros tiempos fueron la "cerca de seguridad", que acotaba parte de la playa como si fuera una piscina natural, un *trampolín flotante*, a modo de *solarium*, y los "carros de bañero", casetas de cuatro ruedas de tracción animal, que permitían al bañista desvestirse y tomar el baño sin caminar. Sobre todo en los mares fríos del occidente europeo, aunque también en otros centros de veraneo del resto del mundo evolucionado, playas como las de Brighton, Dieppe, Cannes, Coney Island, San Sebastián, etc. tuvieron una instalación de mayor magnitud, que aún perdura en algunas de ellas llamada *pier de pleasure*, especie de paseo, de madera, también anclado en pilotes de menor a mayor profundidad, dependiendo de su longitud, que llegaba en ocasiones a los 400 metros. El paseo de placer solía estar formado por dos abrazaderas que penetraban en el mar hasta sendas rotondas donde se instalaban los bares. En España, lamentablemente, no queda casi ninguno de los artilugios complementarios del baño anteriormente descritos. La ligereza de su concepción, la precariedad de los materiales con que eran levantados, y la desidia de un urbanismo mal entendido, casi han acabado con ellos. El balneario de la playa gaditana de La Caleta, construido con materiales deleznable, aunque con una concepción arquitectónica admirable, es uno de los pocos ejemplares de este tipo que se mantienen en pie en España, aunque a duras penas. No ocurrió igual en otros países, donde el apego a su patrimonio histórico artístico permite al resto de los ciudadanos, gozar de la vista de excelentes ejemplares de arqueología balnearia.

5. FACTORES INDUCTORES DEL TURISMO DE MASAS

Hay que esperar hasta la década de los años sesenta del presente siglo para que se produzca un cambio radical en los comportamientos sociales en relación con el litoral. Entonces es cuando aparece por primera vez el turismo de masas, porque hasta ahora sólo hubo un turismo de élite, reservado a unos pocos privilegiados. Se produce, en especial, en los países evolucionados (Europa, USA, Japón, Canadá, Australia) o en los países en vías de desarrollo, tanto desde la perspectiva de países emisores como, en menor medida, receptores, aunque en este orden se han incorporado muchos más países sin desarrollo económico integral. Son ya muchos los países pobres que cuentan con una aceptable infraestructura hotelera, ofreciendo de momento, básicamente, paisaje exótico, playas salvajes y sol (República Dominicana, Sri Lanka, Cuba...).

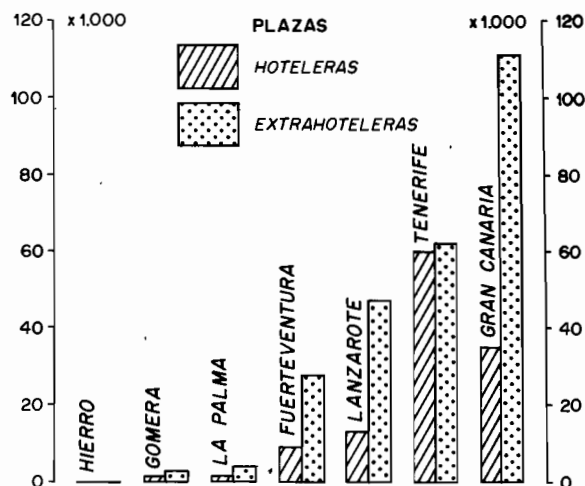


Fig. 3. Plazas hoteleras y extrahoteleras en Canarias, por islas, en 1991.

El acceso al turismo sólo está reservado en la actualidad a unos 340 millones de personas, las que tienen una ampliación del tiempo libre y una renta media o alta que le permite afrontar los gastos de desplazamiento, alojamiento y manutención. Al servicio de ellos ha habido en los últimos años una continua mejora de los medios de transporte, sobre todo el automóvil, capaz de llegar hasta el último rincón del mundo habitado, o el avión, cada vez más seguro, con mayor capacidad y con gran versatilidad modal (*charter*, puentes aéreos, avión-bus, etc.).

Otro factor explicativo de la masificación del turismo es la curiosidad creciente que se muestra por parte de la población en visitar otros destinos, cada vez más lejanos, otras culturas, cada vez más distintas a las propias, aunque muchas veces estimulados por los agentes interesados en la compleja industria turística. Además, los medios de comunicación facilitan esta labor, bombardeando continuamente al ciudadano a que se desplace a cualquier lugar del mundo, mediante la creación de imágenes atractivas de nuevos destinos, muy distintos a los tradicionales (islas del Caribe, Pacífico o Indico).

Por último, la extensión de una red de organización turística cada vez más compleja ayuda a mejorar el sector al tiempo que gana adeptos de año en año. Operadores turísticos (*tour operator*) de gran radio de acción, agencias de viaje con políticas agresivas de venta, infraestructuras de transporte cada vez mejores (carreteras, aeropuertos, autopistas, puertos deportivos...), instalaciones hoteleras sofisticadas y de todas las modalidades (hoteles, apartamentos, *bungalows*, moteles, campings, casas particulares, *bed and breakfast*, pensiones, etc.), nuevos accesos a la propiedad como el *time sharing* o al uso, como el intercambio de casas, además de la animación diurna (parques acuáticos, náutica recreativa, safaris) o nocturna (discotecas, bares, restaurantes, piano-bares, etc.), contribuyen a sostener con mayor solidez el fenómeno del turismo de masas.

II. EL MEDIO ECOLOGICO GRANCANARIO COMO FACTOR DE ATRACCION TURISTICA

1. RASGOS GENERALES

Gran Canaria ocupa una posición central en el archipiélago de las Islas Canarias. Por su forma circular y su perfil topográfico ha sido definida por muchos autores como una gran montaña cónica que culmina en el centro geométrico a 1.949 metros de altitud (Pico de las Nieves).

Su litología es exclusivamente volcánica, si bien en la costa se localizan ejemplos significativos de sedimentos fluvio-torrenciales y marinos. Los geólogos distinguen tres grandes ciclos de actividad ígnea, responsables de la construcción del edificio insular: el primero, de 14,5 a 8,7 millones de años, el segundo, de 5,5 a 3,4 millones de años, y el tercero, que abarca los últimos 2,8 millones de años, separados por dos intervalos erosivo-sedimentarios, de 8,7 a 5,5 millones de años el primero, y de 3,4 a 2,8 millones de años el segundo.

La interacción de los procesos constructivos y erosivos a lo largo de los más de 14 millones de años de existencia de la isla emergida ha dado lugar a un relieve abrupto caracterizado por la alternancia de profundos barrancos y de diversos tipos de interfluvios. Todos los autores que han estudiado su relieve diferencian dos grandes unidades morfológicas: la mitad Nordeste, dominada por barrancos encajados e interfluvios alomados, drenados por una densa red de avenamiento secundario, y la Suroeste, en la que amplios barrancos alternan con macizos, rampas y "cuchillos".

Las condiciones climáticas de la isla son similares a las del resto del Archipiélago y se caracterizan por unas suaves temperaturas medias que rondan los 20 grados centígrados y unas precipitaciones que oscilan entre los 100 y los 1.000 milímetros. La orografía introduce, no obstante, ciertas

modificaciones en las características climáticas locales, pues la elevada altitud que alcanza crea un efecto de fachada, con una vertiente directamente expuesta a la influencia casi constante de los vientos alisios y otra a su abrigo. Esta oposición barlovento-sotavento produce un marcado contraste en la distribución de las precipitaciones, con una mitad Nordeste donde se superan los 1.000 milímetros y otra Suroeste donde apenas se alcanzan los 600 milímetros. Además, el manto de estratocúmulos producido por el choque de los alisios con el relieve afecta casi constantemente a una franja situada entre los 600 y los 1.500 metros, entre los barrancos de Agaete y Telde, y genera un aporte suplementario de agua a la fachada de barlovento.

La vegetación, aunque ha experimentado una transformación sustancial en su distribución y composición a lo largo de su historia, presenta *grosso modo* el escalonamiento vertical y la disimetría propias de los archipiélagos macaronésicos, con una fachada subhúmeda y otra semidesértica. Se reconocen dos pisos bioclimáticos: el piso basal y el montano. El primero, que actualmente alcanza los 700 metros al Nordeste y los 1.000 en el Sudeste, está integrado por especies vegetales adaptadas a la escasez de precipitaciones, las altas temperaturas y una fuerte insolación, mostrando una clara adaptación a este medio desértico mediante diversos mecanismos morfológicos, anatómicos y fisiológicos. El piso montano se caracteriza por especies mesófilas entre las que en el pasado destacaban los bosque termófilos, la laurisilva y el pinar. De ellas, el pinar es la única formación con entidad geográfica en la actualidad pues ocupa las zonas culminantes del Suroeste y las cumbres, por encima de los 1.000 metros aproximadamente.

Biogeográficamente se pueden establecer tres grandes ámbitos espaciales: el sector Nororiental, el Suroccidental y la Cumbre. El primero está definido por el mayor aporte de humedad. Es el sector de la isla donde se localizan las pendientes más suaves

CUADRO I

EVOLUCION DE LAS CAMAS TURISTICAS EN CANARIAS ENTRE 1982 Y 1990 POR ISLAS

	1982		1984		1986		1988		1990	
	Hot.	ExHot.	Hot.	ExHot.	Hot.	ExHot.	Hot.	ExHot.	Hot.	ExHot.
LANZAROTE	3.030	10.021	3.030	11.898	3.823	17.900	5.868	24.915	11.454	37.272
FUERTEVENTURA	3.207	2.338	3.217	2.573	4.838	6.054	4.823	5.779	6.992	18.486
GRAN CANARIA	29.775	64.750	29.799	64.391	27.803	75.675	30.288	92.030	37.769	102.071
TENERIFE	38.418	25.852	40.977	27.638	42.942	32.458	49.561	34.925	59.843	64.559
LA GOMERA	*	*	*	*	*	*	690	389	996	3.413
LA PALMA	*	*	*	*	*	*	162	902	1.090	2.135
EL HIERRO	*	*	*	*	*	*	285	104	271	208
CANARIAS	74.430	102.961	77.023	106.500	79.406	132.087	92.577	159.044	118.415	228.144
	177.391		183.523		211.493		251.621		346.559	

* Sin datos.

Fuente: Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias.

(menos de 10 grados) y donde se concentran los suelos agrícolamente útiles. El segundo se caracteriza por su sequedad, consecuencia de su posición de abrigo al influjo de los alisios, y por poseer un relieve abrupto de pendientes superiores a los 20 grados, con suelos escasos y anchos barrancos que alternan con amplios interfluvios. Por último, la Cumbre, localizada por encima de los 1.400-1.600 metros, se caracteriza por encontrarse situada por encima de la capa húmeda del alisio, viéndose irregularmente afectada por el manto de estratocúmulos. Aquí dominan las pendientes suaves y morfológicamente presenta un aspecto amesetado.

Tradicionalmente se distinguen tres pisos altitudinales, cada uno de ellos con una diferente historia de ocupación y con distintos cultivos, dinamismo y paisaje: la Costa, por debajo de los 200-400 metros, las Medianías, que se subdividen en Medianías Bajas y Altas, y la Cumbre, situada por encima de los 1.400-1.600 metros. Cada uno de estos grandes espacios ha sido explotado diferencialmente, dando lugar a paisajes bien distintos. La Costa ha estado tradicionalmente destinada a la producción extrainsular, mientras que las Medianías producen para un mercado insular y la Cumbre lo hace para la autosubsistencia, con escasos excedentes que canalizar a través de los mercados locales.

2. LA COSTA GRANCANARIA

En Canarias, el término "Costa" se emplea para designar el espacio que abarca por término medio hasta los 300-400 metros de altitud y que en el caso de Gran Canaria representa aproximadamente el 30% del territorio insular (unos 450 kilómetros cuadrados). Dadas sus características morfológicas, se trata de un espacio heterogéneo, compuesto por abruptos acantilados, que superan incluso los 1.000 metros de altitud, plataformas lávicas y llanos sedimentarios.

Este espacio tiene entidad propia en tanto que es la "zona natural" de poblamiento de la isla pues, en términos generales, aquí se ha establecido históricamente el grueso de la población. Es, por ello, un espacio intensamente antropizado donde se han localizado los cultivos de exportación, actividad fundamental en el modelo agrícola tradicional de ocupación del territorio. Aquí se emplazan los núcleos tradicionales de población más importantes (Las Palmas de Gran Canaria, Telde, Gáldar, Guía y Arucas) a los que hoy se suman el núcleo turístico de Maspalomas y la conurbación de Vecindario. También es el espacio natural de las más importantes vías de comunicación terrestre, pues las autovías y autopistas actuales prácticamente se superponen a las antiguas vías de comunicación: los caminos reales.

En general, los climas de la costa grancanaria son cálidos con veranos secos, con una temperatura

media anual superior a los 18 grados y con unas precipitaciones bajas que oscilan entre los 90 mm. en el Sur y los 350 mm. en el Norte. Son climas secos (B en la clasificación de Köppen: desértico cálido), en los que, atendiendo a las precipitaciones, se pueden distinguir dos variantes: BWn y BWh. La primera se localiza en el Norte, en altitudes inferiores a los 200 metros, con una elevada humedad relativa, persistente nubosidad y acusadamente isoterma. La segunda presenta una menor humedad relativa y escasa presencia de nubosidad, alcanzando los 800 metros de altitud. Puntualmente, como sucede en la costa Noroeste, entre San Felipe y Punta de Gáldar, y en la desembocadura del Barranco de La Aldea, se desarrolla un clima tipo BS (estepario cálido, con verano seco en la clasificación de Köppen), propio de altitudes superiores a los 200 metros, con precipitaciones más abundantes y una mayor humedad relativa del aire.

A) Unidades territoriales del litoral grancanario

El litoral se caracteriza morfológicamente por acantilados, playas de arena y cantos, y afloramientos rocosos separados por grandes barrancos que nacen en el interior de la isla y que permiten establecer una sectorización en tramos. Estos, definidos fundamentalmente por la morfología litoral, son la base de la ocupación humana histórica y actual y el marco en el que se inscriben los procesos de construcción y transformación del territorio. Por esto se hace precisa una descripción más detallada de su morfología.

– *Costa Norte.* La Costa Norte queda delimitada por el Barranco de Agaete, al Noroeste, y La Punta de Jinámar al Este. Morfológicamente se caracteriza en líneas generales por presentar un cantil casi continuo de desigual altura, que en ningún caso supera los 200 metros, playas de cantos y costas rocosas originadas por derrames lávicos del tercer ciclo volcánico. Contiene las dos "islas bajas" de Gran Canaria, la de Gáldar y la de Arucas, importantes comarcas agrícolas, a las que hay que añadir la vega de Tamaraceite.

El el pasado, los cauces de los tramos bajos de los barrancos estuvieron ocupados por extensos palmerales, mientras que en sus laderas era dominante el cardonal-tabaibal y en los interfluvios los bosques termófilos. En la actualidad la vegetación se encuentra muy alterada habiendo desaparecido los bosques que son sustituidos por cultivos, eriales y matorrales de sustitución en los que resulta dominante el cardonal-tabaibal. Los palmerales se han visto reducidos a pequeños rodales muy aclarados.

El clima de la costa Norte es suave, isoterma, alrededor de los 23 grados centígrados, y se caracteriza por precipitaciones inferiores a los 300 mm. y una humedad relativa elevada. El sector Nordeste, donde se localiza la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, se caracteriza por una elevada humedad

relativa, en torno al 71%, temperaturas suaves y uniformes, unas precipitaciones que oscilan entre los 200 y los 300 mm., con una precipitación media anual de 140 mm., y la presencia casi constante del manto de estratocúmulos.

La fertilidad de las vegas y fondos de barrancos explica el denso y temprano poblamiento de este sector. La ocupación se remonta a la prehistoria, momento desde el cual se instalan importantes asentamientos en Gáldar, Arucas y Tamaraceite, a los que se agregó después de la Conquista la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

– *Costa Este.* La costa Este queda delimitada entre La Punta de Jinámar al Nordeste y la Playa de Tarajalillo al Sur. Morfológicamente es un amplio llano estructural formado por las rampas del Este de las que las separa un nítido cambio de pendientes en torno a los 150 metros. En la costa alternan playas de canto y arena, y afloramientos rocosos que localmente desarrollan un cantil inferior a 20 metros.

Aunque en la actualidad la vegetación dominante es el cardonal tabaibal, en el siglo XV, por encima de los 300 metros aproximadamente, se desarrollaban bosques termófilos. En el cauce bajo del barranco de Telde se desarrollaba uno de los palmerales más extensos de la isla.

El clima de la costa Este es cálido, seco y ventoso. Las temperaturas oscilan entre los 20 y los 22 grados centígrados en verano y los 17 en invierno, aunque presenta una fuerte oscilación diurna y anual, consecuencia de la escasa nubosidad. Las precipitaciones son escasas, irregulares y torrenciales y no superan los 200 milímetros. La nubosidad es frecuente en su mitad septentrional, sector donde también son normales fuertes vientos que oscilan entre 25 y 40 Km/h.

Desde el punto de vista agrícola se distinguen dos sectores: el septentrional, donde se localizan los suelos más fértiles, muy próximos a la línea de costa, y el meridional, donde los mejores suelos se sitúan hacia el interior, por encima de los 200 metros, lo que establece una ocupación histórica diferenciada. En el sector Norte la población se concentra en el llano (Telde), y en el sector Sur se localiza en las rampas, alejadas del mar (Agüimes, Ingenio), a unos 6 kilómetros hacia el interior.

– *Costa Sur.* A partir de la playa de Tarajalillo, el cantil domina la morfología costera, excepción hecha del llano de Maspalomas. Las rampas fonolíticas que descienden desde el interior de la isla se encuentran acantiladas en su contacto con el mar y profundamente seccionadas por una red de barrancos paralelos.

El cardonal-tabaibal domina el paisaje vegetal de la Costa Sur, sobre el que antiguamente se situaba el bosque termófilo, hoy reducido a escasos ejemplares que se refugian en las abruptas laderas de los barrancos.

El clima tiene unas características similares al de la costa Este, aunque se diferencia de ella por una mayor insolación y la ausencia casi total de nubes, al encontrarse situada al abrigo de los vientos alisios, y por no superar las precipitaciones los 100 mm..

El poblamiento se articula históricamente en torno al llano de Maspalomas y la desembocadura del Barranco de Arguineguín de los que se tiene noticia que estaban “densamente” poblados en la prehistoria. Tras la Conquista la nueva población explota muy marginalmente toda esta zona, limitándose su asentamiento a pequeños caseríos agropecuarios.

Como ha sido la zona más intensamente afectada por el fenómeno turístico, nos detendremos algo más en su descripción, dividiéndola para ello en los siguientes sectores:

- Playa del Tarajalillo-Playa de San Agustín: se corresponde con el sector terminal de la rampa fonolítica de Amurga donde las pendientes oscilan entre 5 y 10 grados. El litoral presenta una estrecha plataforma de abrasión cuaternaria sobre la que se depositan coluviones provenientes de la erosión de la rampa. Las playas de cantos y de arena (playas de Tarajalillo, del Aguila, San Agustín, Las Burras) caracterizan al cordón litoral en el que ocasionalmente aflora el sustrato rocoso y/o acantilados de menos de 20 metros. Su ocupación antrópica tradicional ha estado ligada a la expansión agrícola del siglo XVII, fecha en la que se pone en cultivo la superficie de la rampa.

- Playa de San Agustín-Playa de Las Meloneras: este sector se caracteriza por un amplio llano aluvial de menos de 5 grados de pendiente, el llano de Maspalomas, originado por la deposición de los materiales arrastrados por las aguas que drenan la cuenca del Barranco de Maspalomas-La Data. En la desembocadura se ubican diversas formaciones eolo-aluviales (terrazas aluviales cuaternarias, dunas y aluviones holocenos) entre las que destaca el complejo dunar de Maspalomas, el más importante de la isla, que tiene una superficie de unos 4 Km², en cuyo interior subsiste un antiguo *lagoon* (Charca de Maspalomas). El cordón litoral incluye la playa más extensa de la isla con unos 11 km. de largo (playas del Inglés, Maspalomas y las Meloneras). El relieve del interior está dominado por suaves rampas de pendiente inferior a 10 grados recortadas por estrechos barrancos de perfil transversal en “V” que seccionaron una antigua rampa hoy prácticamente desmantelada.

- Playa de Las Meloneras-Barranco de Arguineguín: la Rampa de Santidad, cuyas pendientes oscilan entre 5 y 20 grados, llega prácticamente hasta la costa, donde se sitúa un cantil continuo de unos 20 metros de altura media, roto ocasionalmente por las desembocaduras de los barrancos donde se emplazan playas de cantos y arenas.

En época prehistórica, en la desembocadura del barranco de Arguineguín se situó uno de los poblados más importantes de la isla. Tras la Conquista, la ocupación se mantiene con un cortijo, el “cortijo de Ganeguín”, que curiosamente le hizo perder su carácter de gran núcleo demográfico.

– *Costa Oeste.* Queda delimitada por el cauce bajo del Barranco de Arguineguín al Sur y el Valle de Agaete al Norte. Es una zona caracterizada morfológicamente por un relieve en el que barrancos paralelos separan amplios interfluvios en rampa o en cresta y macizos. Estos barrancos, de fondo más o menos llano, penetran hacia el interior y se encuentran conectados por un sistema de collados.

En el pasado, los barrancos se encontraban ocupados por palmerales mientras que los bosques termófilos recubrían las rampas y el pinar los macizos.

El efecto de abrigo respecto a los vientos alisios confiere a esta zona un alto grado de sequedad que, por otro lado, posibilita el estancamiento de nubes que forman brumas de contacto en el acantilado y los tramos bajos de los barrancos en su sector Noroeste.

Es una unidad en la que su escaso poblamiento se ha concentrado históricamente en los fondos de los barrancos, permaneciendo los interfluvios casi despoblados. El Valle de la Aldea es el centro agrícola por excelencia de la unidad.

III. LOS PROCESOS DE CONSTRUCCION DEL ESPACIO LITORAL GRANCANARIO

Adoptando una concepción diacrónica para analizar el espacio afectado por el fenómeno turístico en la isla de Gran Canaria, entendiendo a ésta como un entramado dialéctico capaz de ser abordado en su totalidad, aunque centrando nuestra atención de geógrafo en las áreas más profundamente afectadas por la actividad predominante, es decir, el turismo, resulta necesario dar algunas referencias acerca de la potencia extraordinaria que presenta en todos los órdenes de la realidad isleña.

Desde los primeros años sesenta, la isla de Gran Canaria ha experimentado un crecimiento espectacular en el número de turistas, pasando de unos cien mil en los albores de los años sesenta a los casi dos millones de visitantes/año de la actualidad, que se ha traducido en hechos tan significativos como los siguientes: el vuelco intersectorial de la población activa grancanaria, pues algo más de dos tercios de sus empleos pertenecen al Sector Terciario, mientras que la agricultura pasó de un 38 por ciento en 1960 a un 10 por ciento en nuestros días. Si al 68 por ciento del Terciario se le suma el 10 por ciento de la construcción, sector fuertemente asociado al turismo hasta ahora que ha comenzado

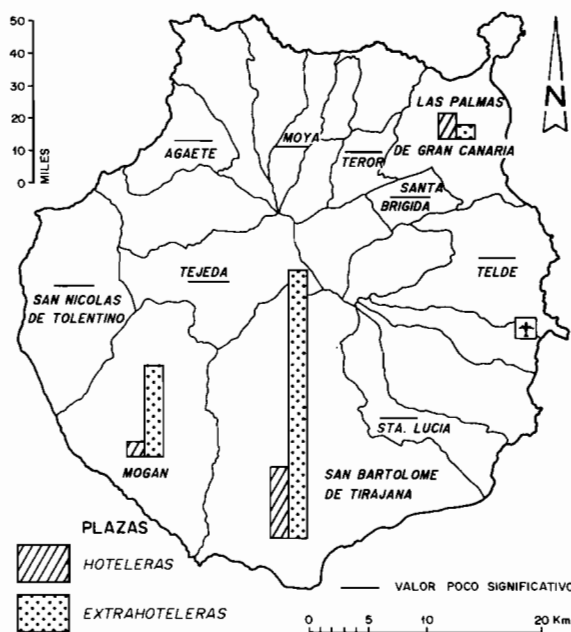


Fig. 4. Plazas hoteleras y extrahoteleras en Gran Canaria.

a entrar en crisis por sobresaturación del alojamiento, entonces los porcentajes se hacen más elocuentes y dramáticos. El 74 por ciento de la producción total de la isla en 1990 provenía del turismo, directa o indirectamente.

Pero la transformación de la base económica, ya de por sí precaria por su condición de espacio discontinuo y de doble insularidad (en relación con la metrópoli y con su comunidad archipelágica), ha traído también una fuerte redistribución espacial de la población y de los polos de empleo insulares (basculamiento Norte-Sur del que hablaremos posteriormente), un desarraigo de las áreas rurales, un incremento de los flujos de la población trabajadora, que casi convierten a la isla en un único mercado laboral, la aparición de urbanizaciones turísticas en las fachadas oriental y meridional de la isla, conocidas tradicionalmente, al igual que en Tenerife, como “el Sur”, etc.

Por lo que se refiere al dominio edificado, uno de los elementos más evidentes de la transformación del paisaje en los últimos treinta años, y sin entrar ahora en valoraciones, baste decir que el turismo generó de forma directa más del 50 por ciento de las edificaciones de la isla, y añadiendo las edificaciones financiadas por rentas procedentes de él, el porcentaje supera el 70 por ciento. Pero además, muchas de estas viviendas han contribuido a agravar uno de los problemas mayores de la isla, el diseminado de la edificación sin orden ni control, fenómeno este que se ha diferido a toda la isla a excepción, curiosamente, de las áreas turísticas del Sur-Suroeste, muy concentradas y medianamente bien planificadas, con criterios urbanísticos físicos. Los dos municipios más turísticos —San Bartolomé de Tirajana y Mogán—, con más de cien mil camas entre ambos, sólo tienen urbanizado o rururbaniza-

do apenas un 10 por ciento de su superficie, aunque, lamentablemente casi toda localizada en sus tramos costeros. Por el contrario, Gáldar, Guía, Arucas, o el mismo municipio de Las Palmas, tienen una ocupación extraordinaria de edificaciones a lo largo de todos sus términos municipales, sobre espacios hasta hace poco tiempo rurales. Esta fagocitación del medio, la sobrecarga del dominio edificado, es uno de los mayores problemas que tiene planteados la isla.

Para el año 1991, de un total de 400.000 camas turísticas existentes en Canarias, 167.000 correspondían a Gran Canaria, que arroja una densidad de 4 hab./cama turística o, lo que es lo mismo, 106 camas/km². La densidad demográfica de la isla no le va a la zaga de la anterior, alcanzando cifras similares a las más altas del mundo. El cese de la espita emigratoria en la isla, al que se le añade un continuo aunque leve incremento inmigratorio entre 1960 y 1990, motivado por la aparente bonanza económica que debe reportar el turismo, se ha traducido en una sobrecarga poblacional, que actualmente supera los 427 hab/km², mientras que Tenerife, nuestra referencia más inmediata para lo bueno y lo malo, "sólo" llega a los 306 hab/km².

La potencia del fenómeno turístico se acrecienta en el caso grancanario en particular, y canario en general, por su escasa estacionalidad. La presencia constante del turismo (extranjeros en invierno/nacionales y locales el resto del año), que debería suponer un valor añadido desde el punto de vista económico, ha actuado como factor de tensión adicional sobre el espacio turístico isleño, levantando expectativas de crecimiento permanentes, salvo en tres fases de crisis agudas (1973, 1979 y 1986), a las que se le debe añadir la que se está padeciendo en la actualidad, sin duda, la más grave de todas.

Este abultamiento del fenómeno turístico ha distorsionado a su vez a una estructura económica grancanaria, caracterizada por ser abierta y dependiente, con producciones poco diversificadas dirigidas al exterior, con marcada tendencia al monopolio sucesivo, y con un mercado interno nutrido básicamente de productos importados.

Otras consecuencias de la desordenada apropiación del espacio grancanario por parte del turismo en las últimas décadas han tenido que ver con la transformación territorial que se ha experimentado en áreas cada vez más extensas y más alejadas de los focos turísticos iniciales. El consumo del espacio litoral ha sido extraordinariamente intenso, pues tres cuartas partes del perímetro costero isleño se ha ocupado por un *continuum* urbano o periurbano, en el que ha primado la voracidad especuladora en lugar de la planificación racional de los escasos y frágiles recursos naturales.

Esto ha traído consigo un éxodo rural en la primera gran fase expansiva turística (1960-1980), una terciarización de la población activa, el abandono de las pequeñas explotaciones de autosubsistencia

en las medianías, que agudiza la dependencia comercial del exterior, una pugna entre turismo y explotación de cultivos de exportación (tomate o plátano) por los mismos suelos, con la consiguiente esquilma de los espacios de gran calidad agrícola, el crecimiento de los grandes núcleos de autoconstrucción próximos a las áreas turísticas (Vecindario, Tablero, Sardina del Sur, Arinaga...), la aparición de poblados de obreros correctamente ordenados (San Fernando de Maspalomas, Juan Grande...), pero prudentemente distanciados de "las unidades productivas turísticas", etc.

En palabras de Damián QUERO, lo más llamativo del paso de la economía agraria de exportación a la economía turística en la isla grancanaria es la rotundidad con que se ha producido el proceso, sobre todo en los hechos de naturaleza territorial.

Parece claro entonces, que la estructura dominante en toda la isla, pero sobre todo en su litoral, por ser específicamente un turismo de masas, fagocitador de playas y sus contornos, es la turística. Bien por su importancia espacial en cuanto a la extensión ocupada, bien por su mayor incidencia en la economía insular, las estructuras turísticas son, desde hace unos pocos años, las que orientan la organización y transformación del espacio grancanario, las que lo determinan, y las que delimitan sus problemas más sensibles. El resto de las estructuras económicas y espaciales se encuentran subordinadas al turismo, pues el predominio de éste las ha convertido en marginales (estructuras agrarias) o secundarias (actividades portuarias y comerciales). Cuán acertada estuvo Ivette BARBAZA (1966) en una referencia a otro espacio turístico español al decir que "el turismo tomó posesión del paisaje de la Costa Brava en menos de diez años" porque eso mismo ocurrió aquí.

1. LA FASE PREVIA A LA INDUSTRIALIZACIÓN TURÍSTICA

Tras la conquista de la isla en 1483 se implanta un modelo de desarrollo económico "hacia afuera" basado en la exportación de productos agrarios con destino a los mercados europeos, que da lugar a la aparición de instalaciones agroindustriales de corte capitalista: los ingenios de azúcar. La crisis de este mercado en el siglo XVII, originada por el auge de las plantaciones de caña de azúcar en América, produce una reorganización de la producción agrícola que, si bien conserva inicialmente su orientación exterior, basada en esta ocasión en la exportación de vinos, adquiere desde mediados del setecientos un marcado carácter interior. Coetáneamente, se produce un proceso de concentración de la propiedad de la tierra en manos de la aristocracia local, mediante la vinculación familiar y el mayorazgo, con lo que se consolida la estructura socioeconómica propia del Antiguo Régimen.

CUADRO II

NUMERO DE TURISTAS EN LAS ISLAS ORIENTALES POR PROCEDENCIAS

	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Europa	62.240	96.945	136.973	178.875	204.770	236.962	227.079	338.614	446.242
España	30.469	29.534	42.209	49.091	50.233	61.945	82.308	103.542	128.531
Otros	7.860	10.988	12.481	15.153	40.140	47.949	92.697	58.394	65.308
Total	100.569	137.469	191.663	243.109	295.143	346.856	402.084	500.550	640.081

Fuente: Ministerio de Información y Turismo.

Desde fines del siglo XVIII, este modelo entra en crisis. Las tierras públicas son privatizadas, bien por concesión de las instituciones públicas (Corona y Cabildo), ya bien por simple usurpación. Los usos y prácticas comunales experimentan una progresiva reducción y ya a principios de la siguiente centuria desaparecen completamente. A lo largo del siglo XIX se asiste a la crisis del modelo agrícola tradicional, que es sustituido por el modelo "puertofranquista", basado en el régimen de franquicia instituido en 1852, con el que el Archipiélago deja de ser sólo un enclave productor de materias primas y se transforma en un punto estratégico de la expansión imperialista europea. A pesar de ello, la sociedad continúa siendo eminentemente rural, "feudalizada", aunque desde mediados de siglo se consolida un nuevo grupo social, la burguesía comercial, bajo la influencia de la actividad comercial extranjera. Se introducen ciertas mejoras en la agricultura de exportación, que se aprecian en la introducción de procedimientos industriales, aunque las nuevas especies incorporadas (barrilla, tunera, pita, tomate y plátano) tienen una existencia efímera, en función de las oscilaciones de los mercados internacionales.

En este contexto histórico secular, la ocupación del territorio se realiza con mayor intensidad en la franja costera, por debajo de los 400 metros, donde se concentran los cultivos de exportación y los núcleos de población asociados a ellos. La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria mantiene un papel director como área central que organiza al resto del territorio insular. En este espacio urbano del nordeste grancanario se concentra el grueso del tráfico marítimo, la distribución de bienes y servicios para el resto de la isla, las actividades administrativas, culturales, educativas, etc. Al final de esta etapa histórica previa a la llegada del turismo de masas (1960), la capital tenía algo menos de doscientos mil habitantes, mientras que los otros cuatro núcleos urbanos de la isla tenían entre quince y veinticinco mil habitantes (Arucas, Telde, Gáldar y Guía). Igualmente, del extremo nororiental de la isla parte la red de comunicaciones terrestres que llega a los confines del medio rural. Es entonces cuando finaliza también la cristalización, tras cinco siglos de historia, de una ocupación desigual de la isla, con una mitad densamente poblada y explotada, la Nordeste, y otra prácticamente despoblada, la

Suroeste, al tiempo que el espacio divisorio entre ellas, la Cumbre, se ve sometido a un intenso proceso de deforestación y posterior reconversión en pastizales para ganado menor.

Los paisajes experimentan una fuerte modificación que supuso un cambio radical en el Nordeste, abancalado para asiento del platanar en todo su tramo costero septentrional o para otros cultivos de autosubsistencia en las medianía, y una merma de la vegetación arbórea climácica, relegada a los espacios abruptos o de difícil acceso. Fuera de las áreas de cultivos intensivos, el matorral xérico experimenta una gran progresión como consecuencia de la intensificación del pastoreo. El primitivo sotobosque, al que se agregan localmente especies introducidas, se expande ante la ausencia de la cobertura forestal y la acción del ganado.

2. LOS ALBORES DEL TURISMO EN GRAN CANARIA

A) Canarias como "estación curativa" y centro comercial del Atlántico Medio

Dejando a un lado el interés que despertaron las Islas Canarias para sabios y científicos durante los siglos XVIII y XIX (Humboldt, Verneau, Hartun, Berthelot, Webb, Von Frisch, Anderson, Glas...), que curiosamente no tuvo correlato en la clase científica o viajera española, a los pioneros del turismo canario en general, y grancanario en particular, hay que buscarlos quizá en los enfermos pulmonares y reumáticos de origen británico y en los visitantes asociados al comercio extranjero en las islas, que las elegían como residencia temporal, en la búsqueda de ambientes más cálidos.

La presencia extranjera en las Islas Canarias ha sido una constante desde su conquista (ingleses, franceses, portugueses, malteses, genoveses...) hasta bien entrado el siglo XIX, pero siempre ha estado vinculada casi exclusivamente al comercio y su localización había sido urbana. Desde 1725 en que el puerto de Santa Cruz de Tenerife monopoliza el tráfico canario hacia Ultramar, comienza a ser más frecuente la presencia de barcos extranjeros y nacionales hacia América, Asia y, en menor medida, a África, entrando Canarias en el circuito de numero-

sos viajeros, naturalistas o curiosos de la Europa Occidental. Las descripciones que éstos dieron a conocer en Europa tendían a la idealización de las islas, de su clima, de sus gentes, en especial de Tenerife, presidida por el mítico Teide (GLAS).

Pero las primeras presencias explicadas por el ocio o el descanso prolongado en las islas, no surgieron hasta el último tercio del siglo XVIII, cuando se extendió la posibilidad de utilizar a Tenerife o Gran Canaria, como estaciones climáticas de cura, en especial para los enfermos de pulmón o reumáticos, gracias a la influencia de Anderson en los medios médicos británicos, al modo de otras estaciones afamadas como Niza o Lisboa, o muy próximas a Canarias, como Madeira, utilizada regularmente como estación veraniega por los ingleses. De este modo, la isla de Tenerife y, en segundo término, Gran Canaria entraron como lugar de permanencia de los viajeros de los buques que hacían las rutas de la India Mail.

La situación de privilegio de Santa Cruz de Tenerife como puerto importante del Atlántico Medio, se fortaleció con la declaración de Canarias como zona de Libre Comercio o de puertos francos en 1852, hecho que facilitó el incremento de extranjeros de paso o de estancias prolongadas en la isla de Tenerife, estas últimas casi siempre en su tramo septentrional, a barlovento, pues Santa Cruz no reunía condiciones climáticas ni calidad ambiental suficiente para ser lugar elegido por los extranjeros. El pequeño Puerto de la Cruz, abrigado para los fortuitos bañistas, y La Orotava, al pie del Teide, fueron los lugares elegidos por los primeros "turistas". Los pocos turistas o enfermos que se acercaban a Gran Canaria usaban como primera escala trasatlántica el puerto de Santa Cruz de Tenerife, pues el puerto de San Telmo, en Las Palmas de Gran Canaria, apenas podía competir con el de la isla grande.

Por lo que se refiere a las comunicaciones entre las dos islas grandes, éstas eran mas que precarias. Sólo algunos vapores-correos españoles e ingleses cubrían el servicio seis veces al mes para un pequeño número de pasajeros. Las comunicaciones con el resto de las islas, las llamadas menores (Fuerteventura, Lanzarote, La Palma, La Gomera y El Hierro) eran peores: sólo se aventuraban algunos barcos de vela (por esta época se había recrudecido la demanda popular de buques de vapor). Desde el puerto de la Cruz salían con escasa regularidad veleros hacia El Hierro, La Gomera y La Palma, una, dos y cuatro veces al mes, respectivamente. Además, a partir de 1863 la "Compañía Ghirlandaia Hermanos", un servicio de vapores-correos de Canarias, contratados para el transporte de la correspondencia, extiende su línea hasta Marsella y Génova.

El alojamiento para el visitante ofrecía pocas posibilidades pues sólo en Puerto de la Cruz, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y el

cordal Tafira-Santa Brígida podía encontrarse alguna cama para el foráneo. Santa Cruz no contó con un hotel inglés hasta 1880 y Las Palmas de Gran Canaria sólo disponía de la Fonda de Europa. La irregular y tenue demanda apenas tenía posibilidades de elegir, aunque las pensiones o alguna que otra casa particular podía sacar de algún apuro.

En la segunda mitad del siglo XIX existía la tendencia entre la burguesía de las dos islas mayores de veranear fuera del núcleo habitual de residencia. Así, los santacruceños se desplazaban a La Laguna, mientras que los pudientes de Las Palmas de Gran Canaria optaban por Tafira, El Monte y Santa Brígida. La elección no debía ser mala pues los europeos que nos frecuentaban hicieron lo mismo. Todavía hoy se conservan en estas zonas pequeñas ciudades-jardín al estilo británico, chalés y antiguas mansiones que fueron lugar de residencia de ilustres y conocidos extranjeros y pequeños hoteles de finales de siglo como El Lentiscal, Los Frailes, Santa Brígida, Quiney...

La escasa magnitud de los manantiales canarios, las fuentes de "agua agria", no consiguió crear una red de balnearios curativos como los muchos existentes en la Península Ibérica o en muchos países europeos por esa misma época. Las cualidades curativas de las aguas de Teror, Firgas y Agaete en Gran Canaria, o las de Ucanca y Vilaflor en Tenerife, sólo se han empleado para la industrialización de "aguas minerales". Las pocas instalaciones desarrolladas al socaire de algún manantial han sido la del Balneario del Barranco de Azuaje y el pequeño hotel balneario de Los Berrazales, en el Valle de Agaete, con apenas unos pocos elementos de arquitectura específica de balneario, hoy en funcionamiento.

B) El primer turismo de placer en Canarias

En el período de entresiglos, la generalización de los buques de vapor, la eliminación del arancel aduanero, el aumento del tráfico marítimo dentro de la expansión global del capitalismo y, como hecho específico, la publicación en 1889 de los relatos de los viajes de STONE, *Tenerife y sus seis satélites* y de la *Guía para inválidos y turistas* de BROWN, contribuyeron a aumentar la afluencia turística en Canarias. Por esta época, aunque con carácter secundario, se empieza a dar el "turismo de los viajes de placer", consecuencia de la potenciación de los cruceros transoceánicos desde los puertos europeos (Génova, Marsella, Hamburgo, Barcelona, Liverpool, Le Havre...).

Junto a esta influencia marítima, motivada por la construcción del puerto de La Luz, en la bahía de Las Palmas de Gran Canaria y los buenos servicios prestados tanto por éste como por el de Santa Cruz de Tenerife, una nueva oleada de presencias extranjeras se hacen notar en la sociedad canaria, donde los extranjeros destacan enseguida por su poder fi-

nanciero y su febril actividad en el comercio y en actividades portuarias, con una fuerza muy superior a la de los modestos montantes del capital insular y peninsular en el Archipiélago.

En Las Palmas de Gran Canaria, en el Censo de Población de 1900 había algo más de cuatro mil extranjeros, de los cuales la mitad eran británicos, seguidos de 610 alemanes y 582 franceses, entre otros menos importantes, que no es sino el reflejo del liderazgo mundial de Gran Bretaña en el tráfico marítimo y comercial. Un ejemplo del aserto anterior fue la constitución en Canarias del *Bank of British West Africa*.

La capacidad hotelera de Las Palmas de Gran Canaria y sus alrededores se acrecienta, pasando de un único establecimiento hotelero, la Fonda de Europa, a catorce hoteles, casi todos ellos de capital extranjero (Continental, Cuatro Naciones, Monopol, Metropol, Victoria, Europa, Central, Inglaterra, Louvre, Rayo, Quiney, Santa Brígida, Los Frailes y El Lentiscal, los cuatro últimos en Tafira-Santa Brígida). Tenerife, por la misma época contaba sólo con siete hoteles, de los cuales el de Taoro, con capital inglés, era el más significativo.

La importancia de las divisas en función de los visitantes se calculó en un millón de marcos anual a principios del siglo XX, pero esto no desembocó en un proceso de capitalización pues muchos de los productos que se vendían en Canarias eran de procedencia europea, con lo que el capital retornaba a su lugar de origen (RIEDEL, 1972).

Pero el turismo comenzó a verse por parte de las instituciones como una fuente de ingresos significativa, de ahí que en 1910 se constituyera la Sociedad de Fomento de Gran Canaria para el desarrollo del turismo, o la revista "Canarias Turista". Los canarios no mostraron excesivo interés por el fenómeno, habida cuenta del escaso rendimiento que obtenían de él, así que fueron los extranjeros, una vez más, los que se beneficiaron directamente de esta corriente económico-social. Uno de nuestros más insignes prohombres en favor del turismo en Las Palmas de Gran Canaria, Alfredo L. Jones, alentó la llegada de extranjeros a Las Palmas de Gran Canaria, promovió guías turísticas, organizó excursiones de grupo, pero al mismo tiempo era dueño o gerente de un buen número de consignatarias, empresas carboneras, o fue promotor inmobiliario en hoteles como el Santa Catalina o el Victoria, ambos de capital británico.

El puerto de La Luz aumentaba su predominio en relación con los otros puertos canarios a medida que avanzaba el siglo XX y pese a su eficacia en algunos servicios, tenía serias deficiencias que retrasaban la carga-descarga o hacía perder los productos perecederos por falta de tinglados adecuados. Sin embargo, la mayor parte de las instalaciones estaban también en manos de extranjeros. *The Gran Canary Cooling and Cia* y *Blandy Brothers and Cia* eran los principales astilleros; el carbón, tan

importante en la época para los buques de vapor, estaba en manos de la casa británica *Miller* y de la alemana *Woerman Linie*. La escasa industria frigorífica la tenía el portugués Francisco Gonçaves... Estas compañías, con tendencia monopolista, cubrieron también las operaciones bancarias, los seguros, la exportación de productos agrícolas, en una estrategia clara de controlar las principales actividades económicas de la isla de Gran Canaria y, en menor medida, de Tenerife, donde hubo mayor participación local.

Así, las islas mayores, tradicionalmente ligadas a Europa, conocieron en el período previo a la Gran Guerra una gran presencia de compañías extranjeras por la vía de sus puertos, convertidos en emporios marítimos internacionales. Siguiendo con los ejemplos, la construcción del puerto de La Luz la emprendió *Swanston and Cia*, la traída del agua de Las Palmas de Gran Canaria fue a cargo de *The City of Las Palmas de Gran Canaria Water and Power Co. Ltd*, el alumbrado por la CICER y UNELCA, etc. De las dieciséis consignatarias establecidas en Las Palmas de Gran Canaria, diez eran extranjeras: *Miller, Elder Dempster, Blandy Brothers, Yeoward Brothers, Willson Sons, Thorensen*, etc. (RIEDEL, 1972).

C) El período de entreguerras

A comienzos de los años veinte la Asociación Internacional contra la tuberculosis envió una comisión para el estudio de las propiedades curativas del clima canario. Como resultado del estudio, la Asociación consideró que las islas eran ideales para la "aclimatación, convalecencia, y curación", y comenzó a verse que cualquier tipo de turismo (convaleciente o de placer) podía jugar un papel muy importante en la economía canaria.

Desde el punto de vista de las infraestructuras, y mejorado paulatinamente el puerto de La Luz, se da un gran paso adelante con la puesta en funcionamiento de los aeropuertos de Gando (1930) y Los Rodeos (1933), aunque su influencia para el turismo no se dejó sentir hasta los años cincuenta-sesenta. Mientras tanto, las islas menores seguían estando mal comunicadas exterior e interiormente, sobre todo las orientales (Fuerteventura y Lanzarote), totalmente olvidadas de su capital.

En Las Palmas de Gran Canaria de Gran Canaria, el espacio urbano se había unido definitivamente al Puerto a principios de los años treinta, y de los catorce establecimientos hoteleros ocho se situaban en la zona de Las Canteras. Por entonces, el turismo de balneario había empezado a adquirir relieve y la presencia de cabinas de baño, restaurantes, *pier de pleasure*, trampolines, etc., daban idea de la explotación de los recursos playeros. Las Palmas de Gran Canaria se había convertido ya en una estación de balneario marítimo, reforzada por ser puerto de escala en las rutas de los más importantes cru-

so viajeros, naturalistas o curiosos de la Europa Occidental. Las descripciones que éstos dieron a conocer en Europa tendían a la idealización de las islas, de su clima, de sus gentes, en especial de Tenerife, presidida por el mítico Teide (GLAS).

Pero las primeras presencias explicadas por el ocio o el descanso prolongado en las islas, no surgieron hasta el último tercio del siglo XVIII, cuando se extendió la posibilidad de utilizar a Tenerife o Gran Canaria, como estaciones climáticas de cura, en especial para los enfermos de pulmón o reumáticos, gracias a la influencia de Anderson en los medios médicos británicos, al modo de otras estaciones afamadas como Niza o Lisboa, o muy próximas a Canarias, como Madeira, utilizada regularmente como estación veraniega por los ingleses. De este modo, la isla de Tenerife y, en segundo término, Gran Canaria entraron como lugar de permanencia de los viajeros de los buques que hacían las rutas de la India Mail.

La situación de privilegio de Santa Cruz de Tenerife como puerto importante del Atlántico Medio, se fortaleció con la declaración de Canarias como zona de Libre Comercio o de puertos francos en 1852, hecho que facilitó el incremento de extranjeros de paso o de estancias prolongadas en la isla de Tenerife, estas últimas casi siempre en su tramo septentrional, a barlovento, pues Santa Cruz no reunía condiciones climáticas ni calidad ambiental suficiente para ser lugar elegido por los extranjeros. El pequeño Puerto de la Cruz, abrigado para los fortuitos bañistas, y La Orotava, al pie del Teide, fueron los lugares elegidos por los primeros “turistas”. Los pocos turistas o enfermos que se acercaban a Gran Canaria usaban como primera escala trasatlántica el puerto de Santa Cruz de Tenerife, pues el puerto de San Telmo, en Las Palmas de Gran Canaria, apenas podía competir con el de la isla grande.

Por lo que se refiere a las comunicaciones entre las dos islas grandes, éstas eran más que precarias. Sólo algunos vapores-correos españoles e ingleses cubrían el servicio seis veces al mes para un pequeño número de pasajeros. Las comunicaciones con el resto de las islas, las llamadas menores (Fuerteventura, Lanzarote, La Palma, La Gomera y El Hierro) eran peores: sólo se aventuraban algunos barcos de vela (por esta época se había recrudecido la demanda popular de buques de vapor). Desde el puerto de la Cruz salían con escasa regularidad veleros hacia El Hierro, La Gomera y La Palma, una, dos y cuatro veces al mes, respectivamente. Además, a partir de 1863 la “Compañía Ghirlandaia Hermanos”, un servicio de vapores-correos de Canarias, contratados para el transporte de la correspondencia, extiende su línea hasta Marsella y Génova.

El alojamiento para el visitante ofrecía pocas posibilidades pues sólo en Puerto de la Cruz, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y el

cordal Tafira-Santa Brígida podía encontrarse alguna cama para el foráneo. Santa Cruz no contó con un hotel inglés hasta 1880 y Las Palmas de Gran Canaria sólo disponía de la Fonda de Europa. La irregular y tenue demanda apenas tenía posibilidades de elegir, aunque las pensiones o alguna que otra casa particular podía sacar de algún apuro.

En la segunda mitad del siglo XIX existía la tendencia entre la burguesía de las dos islas mayores de veranear fuera del núcleo habitual de residencia. Así, los santacruceros se desplazaban a La Laguna, mientras que los pudientes de Las Palmas de Gran Canaria optaban por Tafira, El Monte y Santa Brígida. La elección no debía ser mala pues los europeos que nos frecuentaban hicieron lo mismo. Todavía hoy se conservan en estas zonas pequeñas ciudades-jardín al estilo británico, chalés y antiguas mansiones que fueron lugar de residencia de ilustres y conocidos extranjeros y pequeños hoteles de finales de siglo como El Lentiscal, Los Frailes, Santa Brígida, Quiney...

La escasa magnitud de los manantiales canarios, las fuentes de “agua agria”, no consiguió crear una red de balnearios curativos como los muchos existentes en la Península Ibérica o en muchos países europeos por esa misma época. Las cualidades curativas de las aguas de Teror, Fargas y Agaete en Gran Canaria, o las de Ucanca y Vilaflor en Tenerife, sólo se han empleado para la industrialización de “aguas minerales”. Las pocas instalaciones desarrolladas al socaire de algún manantial han sido la del Balneario del Barranco de Azuaje y el pequeño hotel balneario de Los Berrazales, en el Valle de Agaete, con apenas unos pocos elementos de arquitectura específica de balneario, hoy en funcionamiento.

B) El primer turismo de placer en Canarias

En el período de entresiglos, la generalización de los buques de vapor, la eliminación del arancel aduanero, el aumento del tráfico marítimo dentro de la expansión global del capitalismo y, como hecho específico, la publicación en 1889 de los relatos de los viajes de STONE, *Tenerife y sus seis satélites* y de la *Guía para inválidos y turistas* de BROWN, contribuyeron a aumentar la afluencia turística en Canarias. Por esta época, aunque con carácter secundario, se empieza a dar el “turismo de los viajes de placer”, consecuencia de la potenciación de los cruceros transoceánicos desde los puertos europeos (Génova, Marsella, Hamburgo, Barcelona, Liverpool, Le Havre...).

Junto a esta influencia marítima, motivada por la construcción del puerto de La Luz, en la bahía de Las Palmas de Gran Canaria y los buenos servicios prestados tanto por éste como por el de Santa Cruz de Tenerife, una nueva oleada de presencias extranjeras se hacen notar en la sociedad canaria, donde los extranjeros destacan enseguida por su poder fi-

nanciero y su febril actividad en el comercio y en actividades portuarias, con una fuerza muy superior a la de los modestos montantes del capital insular y peninsular en el Archipiélago.

En Las Palmas de Gran Canaria, en el Censo de Población de 1900 había algo más de cuatro mil extranjeros, de los cuales la mitad eran británicos, seguidos de 610 alemanes y 582 franceses, entre otros menos importantes, que no es sino el reflejo del liderazgo mundial de Gran Bretaña en el tráfico marítimo y comercial. Un ejemplo del aserto anterior fue la constitución en Canarias del *Bank of British West Africa*.

La capacidad hotelera de Las Palmas de Gran Canaria y sus alrededores se acrecienta, pasando de un único establecimiento hotelero, la Fonda de Europa, a catorce hoteles, casi todos ellos de capital extranjero (Continental, Cuatro Naciones, Monopol, Metropol, Victoria, Europa, Central, Inglaterra, Louvre, Rayo, Quiney, Santa Brígida, Los Frailes y El Lentiscal, los cuatro últimos en Tafira-Santa Brígida). Tenerife, por la misma época contaba sólo con siete hoteles, de los cuales el de Taoro, con capital inglés, era el más significativo.

La importancia de las divisas en función de los visitantes se calculó en un millón de marcos anual a principios del siglo XX, pero esto no desembocó en un proceso de capitalización pues muchos de los productos que se vendían en Canarias eran de procedencia europea, con lo que el capital retornaba a su lugar de origen (RIEDEL, 1972).

Pero el turismo comenzó a verse por parte de las instituciones como una fuente de ingresos significativa, de ahí que en 1910 se constituyera la Sociedad de Fomento de Gran Canaria para el desarrollo del turismo, o la revista "Canarias Turista". Los canarios no mostraron excesivo interés por el fenómeno, habida cuenta del escaso rendimiento que obtenían de él, así que fueron los extranjeros, una vez más, los que se beneficiaron directamente de esta corriente económico-social. Uno de nuestros más insignes prohombres en favor del turismo en Las Palmas de Gran Canaria, Alfredo L. Jones, alentó la llegada de extranjeros a Las Palmas de Gran Canaria, promovió guías turísticas, organizó excursiones de grupo, pero al mismo tiempo era dueño o gerente de un buen número de consignatarias, empresas carboneras, o fue promotor inmobiliario en hoteles como el Santa Catalina o el Victoria, ambos de capital británico.

El puerto de La Luz aumentaba su predominio en relación con los otros puertos canarios a medida que avanzaba el siglo XX y pese a su eficacia en algunos servicios, tenía serias deficiencias que retrasaban la carga-descarga o hacía perder los productos perecederos por falta de tinglados adecuados. Sin embargo, la mayor parte de las instalaciones estaban también en manos de extranjeros. *The Gran Canary Cooling and Cia* y *Blandy Brothers and Cia* eran los principales astilleros; el carbón, tan

importante en la época para los buques de vapor, estaba en manos de la casa británica *Miller* y de la alemana *Woerman Linie*. La escasa industria frigorífica la tenía el portugués Francisco Gonçalves... Estas compañías, con tendencia monopolista, cubrieron también las operaciones bancarias, los seguros, la exportación de productos agrícolas, en una estrategia clara de controlar las principales actividades económicas de la isla de Gran Canaria y, en menor medida, de Tenerife, donde hubo mayor participación local.

Así, las islas mayores, tradicionalmente ligadas a Europa, conocieron en el período previo a la Gran Guerra una gran presencia de compañías extranjeras por la vía de sus puertos, convertidos en emporios marítimos internacionales. Siguiendo con los ejemplos, la construcción del puerto de La Luz la emprendió *Swanston and Cia*, la traída del agua de Las Palmas de Gran Canaria fue a cargo de *The City of Las Palmas de Gran Canaria Water and Power Co. Ltd*, el alumbrado por la CICER y UNELCA, etc. De las dieciséis consignatarias establecidas en Las Palmas de Gran Canaria, diez eran extranjeras: *Miller, Elder Dempster, Blandy Brothers, Yeoward Brothers, Willson Sons, Thorensen*, etc. (RIEDEL, 1972).

C) El período de entreguerras

A comienzos de los años veinte la Asociación Internacional contra la tuberculosis envió una comisión para el estudio de las propiedades curativas del clima canario. Como resultado del estudio, la Asociación consideró que las islas eran ideales para la "aclimatación, convalecencia, y curación", y comenzó a verse que cualquier tipo de turismo (convaleciente o de placer) podía jugar un papel muy importante en la economía canaria.

Desde el punto de vista de las infraestructuras, y mejorado paulatinamente el puerto de La Luz, se da un gran paso adelante con la puesta en funcionamiento de los aeropuertos de Gando (1930) y Los Rodeos (1933), aunque su influencia para el turismo no se dejó sentir hasta los años cincuenta-sesenta. Mientras tanto, las islas menores seguían estando mal comunicadas exterior e interiormente, sobre todo las orientales (Fuerteventura y Lanzarote), totalmente olvidadas de su capital.

En Las Palmas de Gran Canaria de Gran Canaria, el espacio urbano se había unido definitivamente al Puerto a principios de los años treinta, y de los catorce establecimientos hoteleros ocho se situaban en la zona de Las Canteras. Por entonces, el turismo de balneario había empezado a adquirir relieve y la presencia de cabinas de baño, restaurantes, *pier de pleasure*, trampolines, etc., daban idea de la explotación de los recursos playeros. Las Palmas de Gran Canaria se había convertido ya en una estación de balneario marítimo, reforzada por ser puerto de escala en las rutas de los más importantes cru-

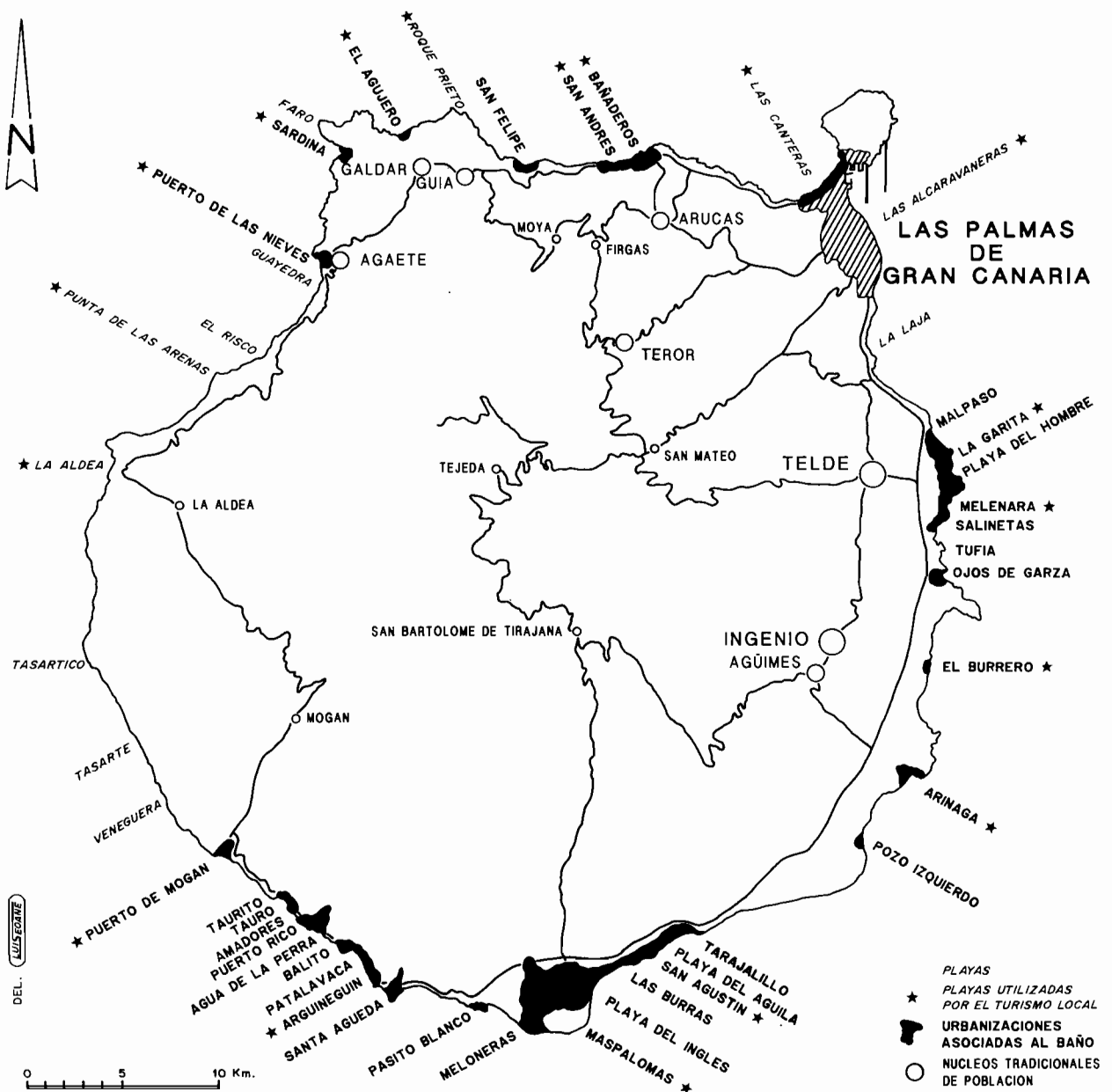


Fig. 5. Localización de playas, núcleos tradicionales y urbanizaciones turísticas.

ceros del mundo. Además de las playas de Las Canteras y Las Alcaravaneras, para uso y disfrute de los habitantes capitalinos exclusivamente durante el período estival (desde San Juan, el 24 de junio, hasta las “mareas del Pino”, a mediados de septiembre), los demás núcleos de población de cierta entidad tenían también sus playas o zonas de baños, con una infraestructura urbana muy rudimentaria y muy distante de la que fue adquiriendo la playa de Las Canteras con el tiempo. Así, los de Agaete iban al Puerto de Las Nieves, los de Gáldar al Puerto de Sardina o a la playa de El Agujero, los de Guía a Roque Prieto, los de Arucas a Bañaderos, los de Telde a Melenara o a La Garita, los de Ingenio a la playa del Burrero, los de Agüimes a Arinaga o los de La Aldea a su playa homónima. Algunas de estas playas tradicionales se han reforzado con algún atributo urbano más, pero en general siguen siendo actualmente lugares de consumo de ocio local. Sólo

la playa de Maspalomas gozaba de cierto predicamento entre la clase media o media-alta grancanaria, pues era frecuentada por viajeros sin pernocta unos pocos días festivos al año; solían ser desplazamientos realizados en familia, aquéllas que tuvieran automóvil, pues Maspalomas careció de transporte público regular hasta bien entrados los años cincuenta.

IV. EL PROCESO RECIENTE DE REARTICULACION DEL TERRITORIO TRAS LA LLEGADA DEL TURISMO DE MASAS

Sin embargo, no será hasta los años sesenta del presente siglo cuando se rompa el modelo agrosilvopastoril tradicional de ocupación del medio rural grancanario. Paralelamente a la consolidación de la

clase media europea, y a la aparición de la industria turística, tiene lugar un rápido proceso de transformación sustancial del territorio, caracterizado por una rápida e intensa ocupación de los espacios hasta entonces poco habitados: la costa del Sur-Suroeste. El modelo agrosilvopastoril irá descomponiéndose paulatinamente en beneficio de un nuevo modelo cada vez más dependiente de la industria turística. Los espacios hasta entonces "más cotizados", es decir, las tierras de alto valor agrícola del Norte, se desvalorizan, mientras que la franja costera débilmente ocupada del Sur-Suroeste cobra un valor inusitado. Los recursos naturales que interesaron tradicionalmente (humedad, suaves pendientes, suelos fértiles...) son desplazados por otros nuevos: línea de costa, sustrato arenoso, horas de sol, aridez, calas, paisajes fuertemente antropizados, etc. Esto explica el vuelco de las unidades productivas más potentes y rentables hacia el espacio litoral Sur-suroccidental en detrimento de la mitad Norte, que se desmorona, se desarticula territorialmente en los años siguientes a la eclosión del "Sur". Ahora, el peso de la estructura económica insular descansa en esa mitad, cuyo predominio no es mayor, por la presencia de una alicaída Las Palmas de Gran Canaria, aunque todavía con mucho peso, en la mitad Nordeste.

1. EL TURISMO CAPITALINO

A) El protagonismo inicial de la capital en los primeros años sesenta

Sobre la capital descansó la primera pulsación turística contemporánea experimentada en las islas, al amparo de la playa de Las Canteras, situada en el costado noroccidental del istmo de Guanarteme, entre la isla grande y su isleta. El crecimiento turístico se vio favorecido por la presencia de una infraestructura urbana de apoyo al baño masivo (paseo marítimo, balnearios, apartamentos de ocupación estacional, casas veraniegas de la burguesía local), que prontamente fue reforzada por hoteles y apartamentos destinados exclusivamente al turismo extranjero y, en menor medida, peninsular. Esta irrupción del turismo en torno a 1960 provocó la sustitución del dominio edificado de toda la primera línea de playa (edificación baja y esponjada), por un muro casi continuo, ciertamente innovador, pues la mayor parte de sus edificios se caracterizan por el sucesivo retranqueo de sus distintas alturas, desde la segunda a la última de cada uno de ellos (ocho ó nueve por lo general), para permitir la proyección permanente de los rayos de sol sobre toda la extensión arenosa de los casi cinco kilómetros de costa de la playa de Las Canteras. Curiosamente, el único hotel que escapa a esta morfología y que, por tanto, proyecta sombras sobre la playa en horas vespertinas, es el primero que se construyó, el cual tiene

como nombre "Hotel Gran Canaria", en la Playa Chica, preludio de alguna de las consecuencias negativas del turismo mal entendido.

A favor de Las Palmas de Gran Canaria como primer centro turístico del Archipiélago tenía tanto los factores específicos antes comentados como otros complementarios: la existencia de un gran puerto que atraía la atención de los más lujosos cruceros de placer de la época (Queen Mary, Queen Elizabeth, los Castle, Andrea Doria, Americo Vespucci, Raffaello, Santa María, Ancerville, Veracruz, Andrea C, Anna C, Contegrande...), la oposición climática con relación al invierno europeo, la afinidad cultural con Europa, la afluencia de capitales desde el continente, atraídos por una marcada política de Estado (inversión extranjera en España), la evocadora tradición turística de las islas, la mano de obra abundante y barata del mercado laboral canario (a partir de 1960 el canario dejó de emigrar a Venezuela y no siguió la ruta de los emigrantes peninsulares a Europa), la tradición exportadora de Las Palmas de Gran Canaria con destino a los mercados europeos y, especialmente británicos, etc.

B) El crecimiento del espacio turístico de Las Palmas: los años sesenta y setenta

Desde 1963-64 en que Las Palmas de Gran Canaria supera los cien mil turistas/año, el desarrollo del espacio turístico, en extensión, altura y densidad, se hizo cada vez más notorio, en una ciudad que había superado por entonces los doscientos mil habitantes. El área afectada directamente por el impacto del turismo fue sólo la comprendida en el ámbito más inmediato de la playa de Las Canteras, tanto el sector del istmo como una parte del barrio de Guanarteme, en una pugna constante, sobre todo en el istmo, con el espacio de dominante portuaria, que ya se había asentado en todo el anfiteatro nororiental de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, absorbiendo incluso la otra gran playa capitalina —Las Alcaravaneras—, siempre afectada por graves problemas ambientales.

Los aspectos más significativos de la ocupación turística de Las Palmas de Gran Canaria, que serán ampliados en posteriores investigaciones, son los siguientes:

– La desaparición de las instalaciones precarias de apoyo balneario, siendo reemplazadas por otras más permanentes, que a su vez fueron integradas en el tejido urbano más próximo a la playa.

– El crecimiento espacial del dominio edificado en la zona del istmo, que centró la atención de la mayor parte de la promoción inmobiliaria y de la actividad constructiva de la isla.

– La sustitución de la primera línea de playa de baja densidad por otra más alta y compacta.

- La multiplicación de edificios para apartamentos, en régimen de propiedad vertical en su mayoría, para el turismo extranjero.

- La dotación de hoteles de gran calidad en primera línea de playa (Santa Cristina, Reina Isabel, Imperial Playa, Sansofé...).

- El acceso progresivo de los extranjeros a la propiedad de apartamentos ya construídos, tras la irrupción progresiva de la propiedad horizontal.

- Las transferencias de los excedentes dinerarios de la agricultura de exportación y del comercio portuario al incipiente negocio turístico.

- El desigual desarrollo entre la especulación inmobiliaria inferida por el turismo y la explotación del sector turístico, pues en ambos debió ser muy bien acompañado de recursos, humanos y financieros, peninsulares y extranjeros.

- La desigual dotación de las playas capitalinas.

- La existencia del Parque de Santa Catalina como lugar central del espacio turístico y de ocio para la población local.

- La pugna de los espacios privilegiados por las actividades turísticas, portuarias y bancarias.

- La consolidación de Las Canteras y alrededores como segundo gran centro económico de la capital, compartiendo protagonismo con el centro tradicional de Triana, en el casco histórico artístico de Triana-Vegueta.

- La presencia masiva del turismo nórdico en los primeros años del turismo capitalino, relevado tempranamente por los alemanes.

C) El decaimiento turístico de la ciudad: los años ochenta

Desde finales de los años setenta, la actividad turística se traslada al "Sur". La sustitución de Las Palmas de Gran Canaria por el Sur de la isla de Gran Canaria a partir de los últimos años setenta como foco de destino turístico vino determinada por varios factores que ocasionaron a su vez consecuencias como las siguientes:

- La progresiva degradación socio y físico-ambiental del *resort* capitalino.

- La fuerte competencia del Sur.

- La política de los turoperadores a favor de otros destinos.

- El incremento del turismo teutón y peninsular.

- El cambio cualitativo del turista: el acceso del lumpenturista europeo al desplazamiento a Canarias a precios de *dumping*.

- Los procesos de sustitución: el *resort* capitalino convertido en *ghetto* de inmigración marginal. La conversión de los apartamentos de turistas nórdicos en viviendas de africanos (marroquíes, mauritanos, senegales, gambianos...), peninsulares recién llegados a la isla y con un bajo nivel adquisitivo, población canaria marginal, y en hostelería de baja calidad (pensiones para soldados, marineros coreanos, chinos..., extranjeros ilegales, prostitutas...).

D) La reciente recuperación del centro turístico capitalino: los primeros años noventa

Sin embargo, en los últimos años, los agentes sociales y económicos con capacidad planificadora están orientando su actividad hacia la recuperación del turismo capitalino en base a las siguientes líneas de actuación:

- La revalorización del espacio de Las Canteras por parte de los habitantes y promotores de Las Palmas de Gran Canaria, y la conversión en pisos de lujo de los antiguos apartamentos turísticos de primera línea de playa.

- La reciente disociación entre espacios de prestigio y de marginación en el antiguo *resort* capitalino.

- Los grandes proyectos urbanísticos de Las Palmas de Gran Canaria, centrados en el entorno de Las Canteras-Santa Catalina: Auditorium, prolongación del paseo marítimo, aparcamientos, el *Central Trade Building* de la Junta de Obras del Puerto, los nuevos puertos deportivos capitalinos, la mejora de las playas de La Isleta, la remodelación de La Puntilla, en el extremo septentrional de la playa de Las Canteras, la construcción de nuevos accesos a la ciudad, etc.

CUADRO III

NUMERO DE VISITANTES POR ZONAS TURISTICAS DE LAS ISLAS ORIENTALES

	1963	1965	1967	1969	1971
Las Palmas de Gran Canaria	99.320	178.317	272.549	336.686	486.267
Sur de Gran Canaria	200	8.319	11.904	47.793	107.084
Lanzarote	971	4.392	9.585	14.347	35.237
Fuerteventura	78	635	1.105	3.258	11.493
Total	100.569	191.663	295.143	402.084	640.081

2. LA APROPIACION MASIVA POR EL TURISMO DEL LITORAL DEL "SUR" GRANCANARIO: FACTORES EXPLICATIVOS

A) Factores explicativos generales

- El cambio estructural producido en la sociedad europea en los años 50-60, que supone la aparición de una vigorosa clase media, con excedentes dinerarios.

- El desarrollo de las comunicaciones aéreas y la aparición del fenómeno turístico a escala mundial. Desde 1957-58 se establecieron los charters, y se inicia la etapa del turismo de masas organizado, siendo los touroperadores los que controlan el mercado turístico a escala planetaria.

- Las óptimas condiciones del Archipiélago Canario para ser centro receptor de esta nueva demanda de ocio, de las cuales destacamos:

- Las condiciones climáticas idóneas, caracterizadas por un clima suave, con temperaturas cálidas, escasas precipitaciones, elevada insolación, especialmente en los meses de invierno y, sobre todo, fuerte contraste climático en estos meses con los ámbitos de origen del turista.

- La proximidad geográfica y cultural al continente europeo, que la hacen fácilmente accesible.

- El bajo nivel de vida de los isleños en relación con el alto poder adquisitivo medio europeo.

B) Factores explicativos específicos

- El prematuro deterioro de la calidad urbana ambiental de Las Palmas de Gran Canaria, que retrajo la atención del turista, sobre todo las segundas visitas.

- La nueva estrategia de los Touroperadores europeos, forzando la dispersión de las localizaciones turísticas para diversificar riesgos.

- Un litoral atractivo, con abundantes playas prácticamente vírgenes y alejadas de los grandes asentamientos poblacionales de la isla. Con carácter emblemático, destaca el conjunto formado por playa, dunas, charca, palmeral, faro y tramo terminal del barranco de Fataga (Maspalomas), de gran belleza natural.

- La concentración de la propiedad en las costas del municipio de San Bartolomé de Tirajana, a cargo del Conde de la Vega Grande, que favorece la iniciativa privada planificada, motor local del desarrollo turístico. El hecho de que un sólo propietario acaparase las tierras de alto valor turístico, determinará la posibilidad de emprender una política planificada del desarrollo turístico, la primera en el archipiélago en su género. El proyecto urbanístico de un equipo francés (SETAP), de alta calidad conceptual, fue el ganador, pero sólo fue respetado para las primeras etapas de la urbanización de San Agustín-Playa del Inglés-Maspalomas.

- La afluencia de capitales privados, que adquieren suelo urbano o urbanizable, y que mayoritariamente se corresponden con dos procedencias:

- Con capitales foráneos (nórdicos primero y luego alemanes, en su mayor parte), que atraídos por la rápida revalorización de los terrenos y del negocio turístico, adquieren suelo para sus complejos o *resorts*, algunos de gran lujo como Monte León S.A. en el tramo medio del barranco de Fataga, o



Fig. 6. *Resort* o complejo turístico ultraurbano de Las Palmas de Gran Canaria.

muy bien proyectados, como es el caso de Rocas Rojas, en San Agustín.

- Con capitales captados del pequeño inversor local o peninsular y, en menor medida del extranjero, que se suma al proceso especulativo con la adquisición de uno o varios apartamentos, merced a los beneficios que les reportaba el Decreto sobre Inversiones en Canarias. Puerto Rico y Patalavaca son los núcleos donde se centra este tipo de actuaciones, siempre posteriores a 1973-75.

- La política desarrollista, potenciadora del enriquecimiento especulativo, que se concreta en una aumento de las inversiones públicas, de las que destacamos:

- El desarrollo de la infraestructura del aeropuerto, que se amplía en la segunda mitad de los setenta y en la actualidad 1990-93, y que indudablemente ha favorecido al crecimiento de la capacidad turística.

- La mejora sucesiva de las infraestructuras lineales: construcción de la carretera 812 Las Palmas-Mogán, desdoblamiento de la carretera Las Palmas-Gando, construcción de la autovía Gando-San Agustín, construcción de la autopista GC-1 Gando-San Agustín, con su reciente ampliación a Pasito Blanco, obras realizadas con capital estatal y fondos FEDER. En la actualidad se están realizando las obras para prolongar la autopista hasta Arguineguín, primero, y después hasta Puerto de Mogán.

- La existencia previa de una fábrica de cementos en Arguineguín y de varias canteras de áridos en el Sur de Gran Canaria.

- El clima subdesértico del Sur-Suroeste, con temperaturas más cálidas que las del resto de la isla y precipitaciones por debajo de los 100 mm/año.

- Por la presencia de una llanura litoral en toda la fachada oriental de la isla que favorece la construcción de infraestructuras lineales de comu-

nicación y una ocupación sin obstáculos topográficos. Estos últimos, que sí se dan en el Suroeste, se compensan en esta zona con la abundancia de calas o bocas de barranco, con arena o sin ella, abrigadas de los vientos predominantes en la isla.

3. LAS ETAPAS TEMPORALES DE OCUPACION Y LA MORFOLOGIA RESULTANTE DE LAS URBANIZACIONES TURISTICAS DEL "SUR" GRANCANARIO

El proceso de apropiación turística del espacio no ha seguido una trayectoria uniforme. En su desarrollo se pueden distinguir, aún como hipótesis, las siguientes etapas, con la enumeración de los hechos geográficos más significativos:

A) El primer avance hacia el "Sur"

- El proyecto Maspalomas Costa Canaria, basado en el proyecto urbanístico de un equipo francés (SETAP), de alta calidad conceptual, pero respetado sólo parcialmente en las primeras etapas de la urbanización de San Agustín-El Inglés-Maspalomas.

- La correlativa ocupación de San Agustín, Oasis, Morro Besudo, El Inglés, El Veril, Las Burras, Rocas Rojas, Campo de Golf, Campo Internacional.

- La segregación social planificada: los pueblo-dormitorios obreros de Juan Grande, San Fernando de Maspalomas y Arguineguín.

- La concentración de la fuerza de trabajo marginal, radicada en los núcleos de carretera hacia el Sur (Carrizal, Cruce de Arinaga, Cruce de Sardiña y Vecindario).

B) La desigual ocupación turística del litoral oriental grancanario, hoy convertido en espacio marginal y multifuncional

- La urbanización de las playas comprendidas entre Las Palmas de Gran Canaria y el Aeropuerto de Grando (La Garita, El Hombre, Melenara, Salinetas...).

- La promiscuidad de usos en los alrededores del corredor multifuncional Las Palmas-Gando.

- La desaparición del espacio cultivado para tomates y plátanos.

- La prematura degradación ambiental de las playas y urbanizaciones del Este grancanario.

- La conversión de las urbanizaciones efímeramente turísticas en espacios residenciales de población activa capitalina.

- El caso paradigmático de la Playa-Urbanización del Hombre, nacida al amparo de una playa en la que se prohibió el baño una vez concluídas las obras de urbanización (1983), prescripción que permanece vigente en la actualidad.

C) El avance hacia el Suroeste, a partir de mediados de los setenta

- El papel de la carretera 812 como único eje vertebrador.

- La importancia de las pequeñas promociones inmobiliarias, al lado de las grandes explotaciones turísticas.

- La búsqueda de espacios abrigados y aptos para la urbanización.

- El máximo aprovechamiento de los cantiles y plataformas de abrasión emergidas, en la costa del municipio de Mogán.

- El primer crecimiento espacial: Patalavaca.

- El modelo de la urbanización de Puerto Rico: playas artificiales, puertos deportivos y ocupación en ladera de muchos y variados complejos turísticos.

- El modelo de Puerto de Mogán: una única promoción sobre tierras ganadas al mar, con apoyo de un puerto deportivo, en el borde de un asentamiento pesquero tradicional.

- La progresiva ocupación de los espacios intersticiales del tramo costero comprendido entre Arguineguín y Puerto de Mogán: Barranco del Cura, Taurito, Tauro, Balito...

CUADRO IV

NUMERO DE TURISTAS ENTRADOS POR ISLAS (EN MILES)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Gran Canaria	1.023	1.093	1.191	1.302	1.481	1.448	1.642	1.972	1.990	1.843
Lanzarote	175	182	182	206	308	388	461	627	745	714
Fuerteventura	136	141	158	168	219	247	274	310	332	334
Total Islas Orient.	1.334	1.416	1.531	1.676	2.083	2.083	2.377	2.909	3.067	2.891
Tenerife*	1.189	1.364	1.459	1.524	1.616	1.653	1.894	2.236	2.504	2.637
Total Canarias	1.523	2.780	2.990	3.200	3.699	3.736	4.271	5.145	5.571	5.528

* En esta rúbrica figuran también los pocos turistas que se desplazan al resto de las Islas Occidentales (La Palma, Gomera y Hierro).

Fuente: Dirección General de Policía.

- El máximo aprovechamiento de los espacios urbanizados: el desbordamiento de Puerto Rico hacia el Barranco del Agua de la Perra y hacia la playa y riscos de Amadores

- Hacia la destrucción de un paraje natural: la urbanización de Banesto en el Barranco de Veneguerras: costa Veneguerras

- La lenta y continua ocupación por parte del turismo local de las zonas litorales menos favorecidas

D) La reciente irrupción del ecoturismo

- El cambio de las expectativas del turista que comienza a buscar otras alternativas distintas a las de sol, arena y playa.

- La dificultad reciente de viajar a destinos tradicionales por conflicto que hacen atractivos lugares como Canarias, que aunque próximos aún conservan cierto exotismo para el turista medio europeo.

- La calidad del paisaje rural que aún se conserva en el interior de las Islas.

- La diversidad y riqueza del relieve, la flora y fauna canaria que hacen atractiva la isla al turista con inquietudes.

V. IMPLICACIONES ESTRUCTURALES Y ESPACIALES DEL TURISMO GRANCANARIO

La implantación espacial del turismo ha supuesto profundas transformaciones estructurales y espaciales. La población se ha concentrado en dos focos fundamentales: la capital tradicional y la costa del Sur, mientras que la actividad económica de la isla, la distribución de la población, los sistemas de comunicaciones, etc se han acomodado al dictado de la actividad turística.

1. IMPLICACIONES ESTRUCTURALES

- El fuerte crecimiento y cambio del modelo de distribución de la población, que se concentra ahora en el área capitalina y en el Sur.

- El desplazamiento del eje de desarrollo económico desde el esquema tradicional Gáldar-Arucas-Las Palmas-Telde, hacia otro bipolar, Las Palmas-Sur Turístico.

- La regresión del espacio agrícola, en ocasiones de modo irreversible, y progresión del espacio edificado, concentrado o disperso.

- El trasvase de los recursos hídricos y sus infraestructuras del sector agrario, en función del cual se potencian en los años cincuenta y sesenta merced a las ayudas oficiales, al emergente sector turístico,

que se convertirá en el gran beneficiario de la red de embalses del Centro-Sur de la isla de Gran Canaria (embalses o presas de Soria, Chira, Las Niñas, Parralillo, Gambuesa, Ayagaures, Fataga, Artedara, Tirajana.).

- La apropiación extensiva de las “cumbres” de la isla como paisaje-objeto de los turistas.

- La intensificación de los flujos de transporte Norte-Sur utilizando exclusivamente la fachada litoral oriental.

- El incremento de los movimientos pendulares multidireccionales en todo el litoral grancanario.

- La reducción del espacio pastoril y estabulación del ganado.

- La recuperación de parte de la masa forestal como consecuencia del retroceso de las prácticas agropastoriles y la política repobladora de las instituciones, primero con el fin de captar agua para la agricultura y, después, con el objeto de restituir el paisaje.

- Los cambios intersectoriales de la población activa, que se concretan en una hipertrofia del sector servicios que directa o indirectamente, a través del trabajo a tiempo parcial, reflejan los procesos de adaptación.

- La pérdida del poder de control de la población residente sobre las decisiones territoriales de su jurisdicción. La progresiva influencia de los centros de decisión supramunicipal sobre el espacio litoral ha supuesto que, aunque las decisiones formales sobre las transformaciones urbanísticas se resuelven en los órganos de gobierno municipales, se produzca un control efectivo foráneo del territorio, casi siempre en forma de capital invertido.

2. IMPLICACIONES TERRITORIALES DE AMPLIO RADIO DE ACCION

Como consecuencia de todo ello, en los últimos años se ha producido una acentuación de la especulación de marcado carácter urbanístico en el medio rural, que soporta una fuerte presión edificatoria, tanto en los espacios litorales directamente afectados por el fenómeno turístico como en los tradicionalmente poblados, donde se invierten los capitales generados por la actividad turística en la autoconstrucción de la “segunda residencia”. El paisaje pasa a ser usado como mercancía, lo que provoca una selección interna de espacios rurales, entre aquellos que se encuentran en transformación, acomodando sus estructuras a la nueva situación, los que modifican sus estructuras ante la irrupción de demandas foráneas o internas para usos no agrícolas y, por último, aquellos espacios rurales que han quedado temporalmente fosilizados o marginados, que forman lo que se ha dado en llamar el “rural profundo”. Así, frente a un territorio anterior, relati-

vamente homogéneo, propio de los espacios rurales, se ha ido generando en los últimos treinta años un espacio segregado, desarticulado, diferenciado en relación a la intensidad y formas de consumo que en él se desarrollan y que han sido inducidas tanto por la propia dinámica interna como externa. Se distinguen así cinco áreas caracterizadas por una dinámica y morfología propia:

A) Espacio urbano y periurbano del litoral Norte-Este

Aquí el fuerte crecimiento de la población del polo urbano de Las Palmas de Gran Canaria ha generado un rápido proceso de urbanización difusa.

La franja litoral oriental se ha convertido en un espacio profundamente transformado y degradado, en el que conviven todos usos de suelo posibles, desde los núcleos urbanos de Telde, Jinámar, Ingenio y Agüimes, con sus barrios diseminados, hasta corredores industriales, antiguas áreas de cultivos de exportación, talleres, etc.

En el litoral Norte y Este, los núcleos de población tradicionales se encuentran profundamente modificados, estableciéndose en ellos, en términos generales, la población de servicios (construcción y hostelería) de la industria turística. Desde Gáldar hasta Vecindario, pasando por Telde, la rapidez del proceso productivo y la falta de planificación urbana ha creado un desequilibrio entre la población y los servicios, siendo común la ausencia de colegios, centros asistenciales y espacios públicos. Algunos se encuentran en la periferia del espacio ocupado por la industria turística (Vecindario, El Tablero, San Fernando de Maspalomas, Juan Grande, los Cruces de Sardina y Arinaga...), pero otros son afectados también por la onda expansiva de la industria turística del Sur, aunque se encuentren en el litoral septentrional, a 70-80 kilómetros de distancia (Gáldar, Guía) o a menos distancia, en la fachada oriental (Telde, Ingenio, Agüimes...).

B) Espacio de la industria turística del Sur-Suroeste

Ocupa el litoral, las desembocaduras y laderas de los tramos bajos de los barrancos de este sector, con peligrosa tendencia ascendente hacia el Oeste (Veneguerras, Tasarte, Tasartico, Gügüí...) y se caracteriza por la contundente implantación de la industria turística en todo el litoral.

C) Espacio agroturístico del Sur-Suroeste

Se trata de espacios agrícola y turísticamente marginales, escasamente integrados en el actual tejido económico, que progresivamente se están transformando como consecuencia de la expansión del turismo. Los antiguos asentamientos están experimentando una rápida penetración de actividades de ocio (hostelería, parques temáticos, etc.)

D) Las medianías

Son un espacio desangrado demográficamente y con un creciente abandono de los campos cultivados y una fuerte densificación del hábitat disperso como consecuencia de la generalización de las viviendas de autoconstrucción y segunda residencia. En ellas se puede establecer una diferenciación entre la medianía del nordeste, intensamente utilizada por la población local, y la medianía del suroeste, donde penetra recientemente el turismo.

E) Cumbres y espacios naturales

Estos parajes sólo están débilmente afectados tanto por el turismo exterior como por sus fenómenos diferidos locales, como la extensión de la segunda residencia, la hostelería, la dispersión del hábitat, etc.

3. IMPLICACIONES ESPACIALES INDUCIDAS DIRECTAMENTE POR LA INDUSTRIA TURISTICA EN EL LITORAL GRANCANARIO

La impronta espacial del turismo, por su propia naturaleza contundente, se traduce en Canarias en una profunda alteración del paisaje litoral, que se manifiesta en los siguientes aspectos:

– Modificación de la morfología litoral por efecto de la construcción de diques y puertos deportivos (los de Puerto Rico, Mogán, Doñana, Amadores...), que alteran la dirección de las corrientes marinas y, por tanto, la sedimentación marina.

– Abancalamiento de algunos cantiles costeros del Suroeste para su posterior ocupación por apartamentos. Es el caso del morro de Los Caideros, en su ladera orientada hacia Patalavaca.

– Ruptura del equilibrio de las laderas por labores de zapa en la base, desconociendo la respuesta de la dinámica de vertientes una vez que éstas son ocupadas por hiladas de apartamentos. Ejemplos significativos son los de Puerto Rico, Barranco del Cura o Taurito.

– Modificación de la sutura entre el cantil costero y su plataforma de abrasión, para la obtención de un peldaño ganado al mar, destinado posteriormente a la edificación de bloques-pantalla de apartamentos, cuyo ejemplo más palpable es la primera línea de edificación de Patalavaca.

– Edificación de laderas con más del 75 por ciento, cuando el porcentaje aconsejable no debe de exceder el 35 por ciento, creando paisajes de ladera en forma de persianas de cemento. Puerto Rico y Barranco del Cura tienen numerosos ejemplos al respecto.

– Ocupación de lechos antiguos o recientes de los barrancos, sobre todo en el de Fataga, sin prever

riesgos de riada, y sin tener en cuenta que son áreas muy expuestas a los vientos procedentes del Sur y Sudeste. Las urbanizaciones de Campo de Golf/Campo Internacional y el parque acuático Aquapark, son ejemplos de lo anterior.

– Destrucción parcial del campo dunar El Gavioto en Maspalomas por efecto de la expansión del espacio urbanizado de Campo de Gof y Campo Internacional.

– Introducción de vegetación y fauna exóticas para la repoblación de espacios verdes públicos y privados.

– Construcción de paseos marítimos inadecuados.

– Zonas de aparcamiento masivo de vehículos dentro de las playas de arena o invadiendo espacios de baño. Pueden ser aparcamientos planificados como el de Playa del Inglés o provisionales e ilegales como los de Maspalomas, que cada día merman a las dunas más superficie, deteriorando además las zonas de borde.

– Fuerte competencia con espacios de alto valor agrícola, como ocurre en el barranco de Arguineguín, única zona de plataneras del Sur de la isla de Gran Canaria, que va retrocediendo por efecto de la especulación urbanística y/o la competencia del precio del suelo.

– Privatización, visual y de uso en muchos casos, de las playas y espacios costeros. En el Sur-suroeste, el litoral no urbanizado es ya muy escaso, limitándose tan sólo a zonas impracticables, marginales o reservorios sobre los que existe ya un proyecto de urbanización, como es el caso del tramo comprendido entre Maspalomas y Arguineguín, la

costa de Santa Agueda, a punto de iniciarse las obras para albergar 20.000 camas.

– Desnaturalización de la escenografía que se pretende vender como natural.

– Al margen de su alto valor ecológico o no, ha habido un desprecio hacia la vegetación xerófila del Sur grancanario y hacia las microformas del relieve volcánico de la zona, totalmente transformado en los alrededores de las urbanizaciones.

– Aparición de canteras de áridos de gran impacto visual negativo en las proximidades de la costa (Amurga).

– Contaminación de las playas por efecto de la deposición de residuos sólidos (papeles, latas, botellas, fecas...) y líquidos (oleaginosos, orgánicos, cuando se produce sobreocupación...).

– Problemas en el abastecimiento de agua.

– Efecto negativo de actividades paraturísticas como los safari-jeep, sobre los espacios frágiles de la costa y el interior.

– Efecto negativo de los campings.

– La extracción de arenas, gravas y callaos en los barrancos.

– Concentración excesiva de la población en la escasa franja litoral grancanaria, con la presión edificatoria que ello genera.

– Inadecuación de emplazamientos y estética de muchas viviendas aisladas usadas como segunda residencia, sobre todo en el Norte de la isla.

– Degradación progresiva de parajes naturales, hasta ahora solo comunicados por mar, pero que se están poniendo al alcance de visitantes desaprensivos que viajan en minicruceros con escala en tierra.

BIBLIOGRAFIA

– BARBAZA, I.: *Le paysage humain de la Costa Brava*, A. Colin, Paris, 1966.

– BARCELO PONS, B.: "Uso y abuso de los recursos naturales. Introducción al problema", *Proceedings of the Symposium of the IGU Commission on Environmental Problems*, Palma de Mallorca, September, 1983.

– BARBIER, R.: "Geography of Tourism and Leisure", *GeoJournal*, 9 (1), 1984, pp. 5-100.

– BESCOS, A. y BOTE, M.: "La ciudad del turismo", en *Arquitectura y Urbanismo en Canarias*, pp. 213-222.

– Cabildo Insular de Gran Canaria: *Plan estratégico turístico de Gran Canaria, Las Palmas*, 1990, 90 pp.

– CALLIZO, J.: *Aproximación a la Geografía del Turismo*, Ed. Síntesis, Madrid, 1991, 215 pp.

– CASTELLO MAS, M.: "El turismo y el impacto paisajístico", *Proceedings of the VII Symposium of the*

IGU Commission on Environmental Problems, Palma de Mallorca, September, 1983. IGU-UNESCO. Palma de Mallorca, 1986, pp. 47-49.

– CAVALLARO, C. y PIPINO, A.: *Geografía del Turismo*, A. Siciliano Ed., Messina, 1989, 296 pp.

– CIACCIO, C.: "Il ruolo del turismo nell'organizzazione delle fasce costiere siciliane", *Rassegna de Studi Turistici*, nº 1/2, 1980, pp. 49-57.

– CHRISTALLER, W.: "Some consideration of tourism location in Europe: the peripheral regions, underdeveloped countries, recreation area", *Paper of the regional Science Association*, nº 2, 1964.

– CORNA PELLEGRINIE, G.: *Studi e ricerche sulla regione turistica: i lidi ferraresi*, Vita e Pensiero, Milan, 1968.

– DIAZ ALVAREZ, J.R.: *Geografía del turismo*, Ed. Síntesis, Madrid, 1988, 152 pp.

- DEFERT, P.: "Les fondamentaux géographiques du tourisme", *Revue du Tourisme*, nº 4, 1952, pp. 126-132.
- DEFERT, P.: "Elements généraux de localisation touristique", *Les Cahiers du Tourisme*, nº 13, 1969, 48 pp.
- FERNANDEZ FUSTER, L.: *Organización turística del territorio*, CIEST, Turin, 1974.
- FIGUEROLA, M.: *Teoría económica del turismo*, Alianza Universidad Textos, Madrid, 1985, 433 pp.
- GARCIA MANRIQUE, E.: "Turismo y agricultura en la Costa del Sol malaqueña", *Revista de Estudios Regionales*, extraordinario, vol. VI, pp. 81-96.
- GAVIRIA, M.: *Campo, urbe y espacio del ocio*, Ed. Siglo XXI, Madrid, 1973.
- GAVIRIA, M.: *Benidorm: ciudad nueva*, Editorial Nacional, Madrid, 1977.
- GLASS, G.: *Descripción de las Islas Canarias*, Inst. Est. Canarios, Fontes Rerum Canariorum XX, La Laguna, 1976.
- JURDOA, F.: *España en venta*, Endymion, Madrid, 1990, 500 pp.
- LANQUAR, R.: "El medio ambiente en la planificación turística del litoral mediterráneo", *Papers de Turisme*, Generalitat de Valencia, nº 2, 1990, pp. 48-60.
- LOZATO-GIOTART, J.P.: *Géographie du tourisme. De l'espace regardé à l'espace consommé*. Paris, Masson, 1985, 171 pp.
- LUIS GOMEZ, A.: *Aproximación histórica al estudio de la geografía del ocio*, Ed. Antropos, Barcelona, 1988.
- MACHADO, A.: *Ecología, medio ambiente y desarrollo turístico en Canarias*, Gobierno de Canarias, Consejería de Turismo, 1990, 121 pp.
- MARCHENA, M.: *Territorio y turismo en Andalucía. Análisis a diferentes escalas espaciales*, Dirección General de Turismo de la Junta de Andalucía, 1987.
- MATTLEY, I.: *The geography of international tourism*, Washington D.C., Association of Geographers, 1981, 40 pp.
- MIOSSEC, J.C.: "L'image touristique comme introduction à la géographie du tourisme", *Annales de Géographie*, nº 473, 1977, pp. 55-70.
- MCMURRY, K.C.: *Recreational Geography. American Geography: Inventory and prospect*, Syracuse University Press, New York, 1954.
- MIOSSEC, J.C.: "Un modèle de l'espace touristique", *L'Espace Géographique*, nº 1, 1977, pp. 41-48.
- MORALES MATOS, G.: *Proyecto de Investigación para la obtención de la Cátedra de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria: Procesos de construcción y transformación inducidos por el turismo en el litoral grancanario*. Inédito, 1992.
- NADAL, I. y GUITIAN, C.: *El Sur de Gran Canaria: entre el turismo y la marginación*, CIES de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1983, 236 pp.
- ORTEGA VALCALCER, J.: *Residencias secundarias y espacio de ocio en España*, Departamento de Geografía, Universidad de Valladolid, 1975.
- PEARCE, D.G.: "Towards a geography of tourism", *Annals of Tourism Research*, vol. 6 (3), 1979, pp. 245-272.
- PEREZ-CHACON, E. y HERNANDEZ, S.: "Modificaciones espaciales en la costa teldense (Gran Canaria): agricultura y turismo (1961-1977)", en *IV Coloquio de Geografía Agraria*, Santa Cruz de Tenerife, 1987, pp. 53-65.
- PEREZ GONZALEZ, R.: *El Sur de Tenerife. Estrategias y paisaje*, Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, Demarcación de Tenerife, 1991, 49 pp.
- QUERO, D.: *Gran Canaria. Una estrategia territorial. Avance del Plan Insular de Ordenación*, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1990, 218 pp.
- RIEDEL, U.: "Las líneas generales de desarrollo del turismo en las Islas Canarias", *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 18, Ed. Patronato de la Casa de Colón, Madrid-Las Palmas, 1972.
- SALVA I TOMAS, P.: "Las variaciones estructurales y morfológicas en el espacio rural de la isla de Mallorca como consecuencia del impacto del turismo de masas", *Coloquio Hispano-Francés sobre espacios rurales*, Madrid, tomo I, 1983, pp. 219-230.
- SANCHEZ, J.E.: "Por una geografía del turismo de litoral. Una aproximación metodológica", *Estudios territoriales*, 17, 1985, pp. 103-122.
- SANTANA SANTANA, A.: *Paisajes históricos de Gran Canaria*, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993.
- SANTANA SANTANA, A. y MORALES MATOS, G.: "La evolución del paisaje canario (II)", en *Geografía de Canarias*, Prensa Ibérica, Las Palmas de Gran Canaria, 1993, pp. 213-228.
- STONE, O.M.: *Tenerife and its six satellites or the Canary Islands Past and Present*, Marcus Ward and Co. Limited, London, 1888.
- VALENZUELA, M.: "La consommation d'espace par le tourisme sur le littoral andalou: les centres d'intérêt touristique national", *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 56, fasc. 2., 1985, pp. 289-312.
- VERA REBOLLO, J.F.: *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*, Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, Alicante, 1987, 441 pp.
- VERA GALVAN et alt.: "La industria turística en Canarias", en *VIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1988, pp. 525-555.
- WANHIL, S.: "Turismo insular: el caso de la Isla Mauricio", *Estudios Turísticos*, nº 81, 1984, pp. 71-78.
- ZOIDO, F.: "La Costa de la Luz de Cádiz: le cas de Chipiona" *Tourisme et développement régional en Andalousie*, Paris, Edit. E. de Boccard, 1979, pp. 135-177.