

GRADO DE GEOGRAFÍA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

AÑO ACADÉMICO 2015-2016

**DE LA AGRICULTURA A LA INDUSTRIA EN EL SUR
DE TENERIFE. LA GÉNESIS DEL POLÍGONO
INDUSTRIAL DE GÜÍMAR (1960-1980)**



Fuente: <http://polguimar.net/>

ÍNDICE GENERAL

1. Resumen/Palabras Clave/Abstract/Key Words.....	1
2. Antecedentes, Objetivos, Hipótesis y Metodología.....	3
3. La expansión económica del Sur de Tenerife y la crisis de la actividad agrícola de exportación.....	5
4. La presión turística y la necesidad de infraestructuras de apoyo.....	9
5. La alternativa industrial, una forma más de acumulación bajo la renta de la tierra.....	12
6. Desarrollo del proyecto Polígono Industrial de Güímar.....	16
7. Conclusiones.....	26
8. Fuentes y bibliografía.....	28

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Superficie cultivada de tomate en Canarias en el periodo 1960 – 1980.....	7
Cuadro 2. Plazas y hectáreas planificadas en el Sur de Tenerife 1963-1973.....	11
Cuadro 3. Valores expectantes en el Polígono Industrial de Güímar.....	16
Cuadro 4. Estructura de la propiedad.....	17
Cuadro 5. Resumen general del presupuesto (en ptas).	22
Cuadro 6. Aportaciones iniciales (en ptas).....	23

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Esquema de ordenación insular y ubicación de los dos grandes polígonos industriales de la década de los 70.	10
Figura 2. Autopista Santa Cruz-Los Cristianos en 1978.	19
Figura 3. El Polígono Industrial como elemento destacado para las posibilidades industriales insulares (1979).	20
Figura 4. Delimitación del Polígono.	20
Figura 5. Fases de urbanización del Polígono.	21
Figura 6. Polígono industrial “Valle de Güímar”, Plan de Etapas.	21
Figura 7. El Polígono Industrial de Güímar en 1979.	24

RESUMEN:

Los primeros Polígonos Industriales constituidos en Tenerife se encuentran enmarcados en una etapa histórica con algunos hitos decisivos. De una parte, en clave estatal, tenemos a la industrialización como la fórmula elegida para modernización del País. De otra, en clave interna, estamos ante en uno de los principales periodos expansivos desde el punto de vista inmobiliario-turístico, coincidente con un periodo de recesión decisivo de la hasta entonces principal actividad económica canaria, la agricultura de exportación. En este contexto, las estrategias de los propietarios de la tierra cambian, abandonando sus tradicionales rentas agrícolas de exportación e incorporándose progresivamente a la actividad especulativa inmobiliaria, especialmente la turística, pero también la industrial, aprovechando el empuje estatal en esta materia económica. Para ejemplificar este fenómeno, en el presente trabajo nos hemos ocupado de uno de los grandes polígonos industriales constituidos en Tenerife, el Polígono Industrial de Güímar, que hemos estudiado en lo que son sus cambios de uso del suelo en el periodo 1960 – 1980, fechas donde se produce su tránsito desde un inicial uso agrícola a otro urbano o urbanizable industrial, constituyendo lo que hoy en día conocemos como polígono industrial.

PALABRAS CLAVE:

Agricultura, Industria, Cambios de usos del suelo, Güímar, Tenerife

ABSTRACT:

The first industrial estates constituted in Tenerife are framed in a historical stage with some key milestones. On the one hand, in key state, we have industrialization as the formula chosen for modernization. Otherwise, internal key, this is one of the major expansionary periods from the point of real estate-tourism, coinciding with a period of view decisive recession of the hitherto main Canarian economic activity, export agriculture. In this context, the strategies of land owners change, abandoned their traditional export agricultural incomes and progressively joining the, especially tourism, but also industrial, real estate speculative activity taking advantage of the state push in this economic matters.

To illustrate this phenomenon, in this work we have dealt with one of the largest industrial estates constituted in Tenerife, the industrial area of Güímar, we have studied what their changes in land use in the period from 1960 to 1980, dates where transit

occurs from an initial agricultural to urban or industrial developable another, forming what we know today as industrial estate.

KEY WORDS:

Agriculture, Industrial, uses soil change, Güímar, Tenerife

1. ANTECEDENTES, OBJETIVOS, HIPÓTESIS Y METODOLOGÍA

Los estudios sobre las transformaciones espaciales acontecidas en el Sur de Tenerife han recibido mucha atención en los últimos años (SANTANA, 1993; MARTÍN, 1997a; MARTÍN, 1997b; MARTÍN, 1998; MARTÍN, 1999a; MARTÍN, 1999b; MARTÍN, 2000; BÉRTOLO, 2011). Estos trabajos centran su atención en el tránsito de la actividad agraria a la turística, más en concreto en las consecuencias territoriales de la génesis y posterior expansión del turismo de masas en esta parte de la Isla y la consecuente implantación de urbanizaciones y centros turísticos-residenciales, allí donde antaño existían terrenos agrícolas o eriales. Aun cuando no cabe duda de que éste ha sido el proceso fundamental que explica los cambios producidos en el Sur de Tenerife a partir de la década de los sesenta del siglo pasado, otros a su sombra fueron igualmente relevantes en la nueva configuración territorial de esta área meridional insular. Nos referimos, en concreto, a la transformación de antiguas fincas agrícolas y eriales, y su posterior conversión en un espacio para la actividad industrial, los también conocidos como Polígonos Industriales.

Este trabajo, en concreto, pretende profundizar en un aspecto poco estudiado, la naturaleza y el proceso inicial de uno de los dos grandes polígonos industriales localizados en el Sur de Tenerife, el que se desarrolla en los municipios de Arafo, Güímar y Candelaria, el también conocido como Polígono Industrial de Güímar, como una contribución más a trabajos de Geografía Industrial realizados sobre esta temática en Canarias (RODRÍGUEZ, 1983; MORALES y HERNÁNDEZ, 1995; LUXÁN y SOLBES, 1998; ALMEIDA, HERNÁNDEZ, y MORALES, 1996; HERNÁNDEZ y MORALES, 1997; HERNÁNDEZ, 2003; DÍAZ, DOMÍNGUEZ y PARREÑO, 2010).

Históricamente, el sector industrial canario ha tenido una relativa menor importancia frente a otros sectores económicos. Las dificultades que tradicionalmente han ralentizado el proceso industrializador en Canarias han sido suficientemente contrastadas por la historiografía: carencia de materias primas, recursos energéticos y agua, pequeñez y fragmentación del mercado, insuficiencia de infraestructuras de comunicaciones interiores y exteriores, régimen comercial de corte “librecambista” que permitía la importación de productos con gravámenes arancelarios reducidos o nulos, falta de tradición empresarial y preferencia del empresariado por inversiones con rentabilidad cortoplacista, entre otras (RODRÍGUEZ, 1988; ALONSO, GODENAU, GUTIERREZ, HERNÁNDEZ, RODRÍGUEZ, RODRÍGUEZ, VERA, 1995). Todos

estos aspectos nos indican un escenario de casi imposible industrialización. Sin embargo, estas circunstancias se aminoran en el periodo comprendido entre el Plan de Estabilización de 1956 y la crisis de 1973. En estos años, se hablara incluso de “industrialización posible” (BERGASA y GONZÁLEZ, 1969), como consecuencia de las medidas de fomento industrial llevadas a cabo para todo el Estado.

Es en estos años de empuje institucional es donde se sitúa temporalmente nuestro trabajo. En el mismo se mantiene la hipótesis de que los polígonos industriales gestados en esta época en Tenerife, no se llevaron a cabo por interés local en el desarrollo de la actividad industrial, sino que muy al contrario la razón que motivó su formación fue la idea, por parte de los propietarios de la tierra, de poner en el mercado de suelo sus patrimonios, materializando de esta forma la renta de la tierra, sirviéndose con beneficio de las ayudas al fomento a la actividad industrial que el Estado desarrollaba en ese momento. Una hipótesis que además vendría a explicar la razón por la que tras una prolija cantidad de medidas para el fomento de la industrialización, durante décadas, los resultados fueran escasos avances en la puesta en marcha de estos espacios para la producción industrial. En definitiva, planteamos por tanto, que la estrategia de los Polígonos Industriales no fue la de desarrollar la industria como tal en Canarias, sino la de conformar activos urbanísticos cuyo uso fuera la edificación de naves industriales, en estrecha consonancia y complementariedad con otros activos de carácter inmobiliario desarrollados en esta época.

La puesta en marcha de los dos grandes polígonos industriales de Tenerife (Güímar y Granadilla) se produce en un contexto de crisis agraria. En este periodo los propietarios que se habían mantenido en sus históricas producciones agrícolas de exportación y que no habían transitado al negocio inmobiliario-turístico dominante en la época, aprovecharán las ayudas procedentes del “desarrollismo” imperante, y junto a una manifiesta necesidad de espacio logístico y de distribución comercial que actuara de apoyo al crecimiento turístico del Sur de Tenerife, pasan a rentabilizan sus tierras con otra función. Así planifican, reclasifican y venden su patrimonio territorial como suelo urbanizado o urbanizable para uso industrial sin más, quedando la inversión ulterior, la que materializaría una real actividad económica industrial, en un segundo plano y con un lugar secundario en sus preferencias inversoras, dando lugar a una lenta puesta en producción de las áreas industriales diseñadas.

Para solventar esta investigación, metodológicamente se trazaron una serie de etapas: en la primera se realizó un proceso de recopilación de información secundaria,

fundamentalmente económica y geográfica, estudiando referencias que trabajaran el contexto histórico y geográfico del Sur de Tenerife, así como trabajos que específicamente trataran sobre los polígonos industriales en Canarias. Esta etapa sirvió para caracterizar los Polígonos Industriales en el contexto geoeconómico canario, tinerfeño y del Sur de la Isla. A partir de esta revisión bibliográfica, se establecieron los objetivos centrales del trabajo, así como los criterios de actuación en el estudio con fuentes primarias. Especialmente significativos fueron los expedientes del Polígono Industrial de Güímar, consultados en el Archivo del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y los custodiados en la Dirección General de Urbanismo del Gobierno de Canarias, que junto a la prensa de la época, examinada en la Hemeroteca de la Universidad de La Laguna, nos permitieron obtener datos empíricos del proceso. Ya en una tercera etapa, se procedió a procesar toda la información obtenida, tanto la primaria como la secundaria, redactando un documento preliminar que fue matizado y mejorado con las aportaciones orales de especialistas en la zona, dando como resultado la redacción final del trabajo.

2. LA EXPANSIÓN ECONÓMICA DEL SUR DE TENERIFE Y LA CRISIS DE LA ACTIVIDAD AGRÍCOLA DE EXPORTACIÓN

La actividad productiva en el Sur, hasta la década de los 60 del s. XX, se había centrado históricamente en la agricultura de exportación: tomate, especialmente, y en segundo rango, papas.

En cuanto al tomate, fue un cultivo que durante décadas, fundamentalmente en invierno, monopolizó los mercados del Viejo Continente. La entrada en escena a principios de la década de 1950 del tomate levantino, cuyos cultivos y exportaciones fueron desarrollados inicialmente por firmas canarias, y sobre todo su expansión acelerada producida en los primeros años de la década de 1960-70, provocó una dura competencia a los tomates canarios, que paulatinamente pierden mercados¹.

Las mejores condiciones naturales y geográficas del tomate peninsular respecto al de las islas (disponibilidad de agua y proximidad a los mercados europeos), se traducían en menores costos. Con el añadido de su excelente calidad, el tomate

¹ La participación del tomate peninsular en el mercado inglés pasó del 0,1% en 1950 con 200 Tm, al 21,29 % en 1970 con 36.579 Tm. Canarias pasó de exportar el 55 % en 1950, con 110.300 Tm, al 42,1 % en 1970 con 70.109 Tm (VILLALBA, 1976:111).

peninsular supuso, indudablemente, una fuerte competencia para el tomate canario, llegándose a publicar en 1960 titulares de prensa en las que se indicaba la “competencia incontrolada del tomate peninsular” (FALANGE, 31/08/1960, p.3).

En efecto, la exportación de tomate de invierno, es a partir de la década de los 60 un delicado problema, un verdadero conflicto que se tilda de “guerra” según algunas fuentes, entre estas dos zonas productoras-exportadoras. Planteándose entonces la Administración el siguiente dilema: ¿se debía apoyar la exportación de tomate español sin más calificativos, haciendo que jugaran libremente las posibilidades naturales de cada una de las zonas de producción?, o, por el contrario, ¿se debía buscar un equilibrio entre ambas zonas productoras, en atención a la importancia socioeconómica que suponía el tomate en Canarias?

Ante esta disyuntiva, se aceptó la última alternativa y se consagró así la regulación de la exportación de tomate de invierno, afirmándose la exclusiva de la exportación canaria a partir del 31 de enero, fecha en que quedaba prohibida la exportación del tomate peninsular (VILLALBA, 1976:86). La regulación de la exportación de tomate de invierno, salvo un período en que se realizó a través de calidades y calibres, se cristalizó en 1966 con una contingentación cerrada mediante cupos individuales de base histórica, cuya distribución de cantidades entre los diferentes exportadores, siempre que el mercado lo aceptara², se realizaba tomando en cuenta las exportaciones realizadas en las dos últimas campañas.

Esta solución no terminó con la denominada “guerra del tomate”, pues en un segundo nivel subsistía aún el conflicto. Entre octubre y enero, existía un período de concurrencia de las dos ofertas en los mercados externos. Dada una demanda prácticamente estacionaria a cualquier nivel de oferta, la cotización del tomate con abundancia de frutos y diferentes costes, no mantenía niveles de rentabilidad semejantes en las dos zonas. Y aunque los exportadores canarios se agruparon en 1964 en el Servicio Comercial Sindical de Cosecheros-Exportadores de Tomates, para mejorar la propaganda en los mercados, mejorar los cultivos y los canales de

² La Oficina Comercial de España en Londres era la encargada, a partir del año 1961, de solicitar a la Dirección General de Comercio Exterior la limitación de los envíos [...] Cada viernes debían reunirse y comunicar la situación de los mercados a las delegaciones provinciales de los sindicatos. En el caso de limitarse los envíos, se asignan unos coeficientes a Levante, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas. Estos coeficientes van a ser motivo de disputa entre Canarias y la Península, pues las dos zonas productoras tratan de tener el menor coeficiente en detrimento de la otra (VILLALBA, 1976:87).

comercialización (VILLALBA, 1976:87), lo cierto fue que por sus altos costes de producción y transporte, los precios hacían más remunerador al tomate peninsular frente al canario, en un porcentaje entre un 5 y un 10 por 100 menos para el caso del tomate canario.

Los levantinos progresivamente irán tomando los mercados y en 1971 se permite a los productores peninsulares la exportación de tomates al Continente después de 31 de enero. Con esta liberalización casi total, el tomate canario queda definitivamente tocado y en una situación de decadencia económica, cuestión que aumentará proporcionalmente con el progresivo crecimiento de la producción de tomate peninsular.

La situación conflictiva se complicó aún más con la irrupción en los mercados tradicionales de fruta procedente de Rumania, Bulgaria, Holanda, las Islas del Canal y Marruecos, con buena presentación, calidad y, sobre todo, excelente precio. La competencia del tomate peninsular y foráneo hacía inviable económicamente el envío de esta fruta desde Canarias.

A estas circunstancias comerciales habría que unir, en clave externa, los relativos retrocesos en el consumo, consecuencia de la crisis económica de la década de los 70, el aumento de los impuestos en los países de destino, y otros contingentes en las zonas consumidoras, que hicieron que en Canarias se restructuraran las zonas tomateras, buscando los propietarios alternativas a su tradicional negocio agroexportador.

CUADRO 1
SUPERFICIE CULTIVADA DE TOMATE EN CANARIAS EN EL PERIODO
1960 – 1980

Año	1962	1964	1966	1968	1970
Ha	11.100	12.400	7.400	7.000	8.060
Año	1972	1974	1976	1978	1980
Ha	7.204	6.396	6.407	6.394	4.697

Fuente: Anuario Estadístico de la Producción Agraria. (CÁCERES, 1997: 54)

En clave interna, notables cambios dieron lugar a una sustancial modificación en cuanto al papel económico y territorial de la agricultura de exportación tomatera.

Espoleado por el nuevo enfoque económico del estado franquista, a través del Plan de Estabilización y Liberalización³ en gran medida responsable del crecimiento en el Estado de la participación económica de otros sectores productivos no agrarios, desde finales de los 50 y con el turismo como protagonista, asistimos a un proceso creciente de terciarización de la economía española y canaria, que traerá notables consecuencias sociales y territoriales (CÁCERES, 1997).

Entra estas consecuencias están, un significativo cambio en la asignación de dos recursos naturales imprescindibles para la actividad agrícola de exportación: el suelo y el agua, que entran en estas fechas, por escasez, en una vorágine de especulación comercial con fuertes subidas de precio.

La renta de la tierra, entendida como el coste de oportunidad de tener la tierra dedicada al cultivo y no alquilada o vendida para otros usos especialmente terciarios, se eleva en las zonas litorales. Por su parte, el extraordinario precio del agua para riego y su evolución alcista, por la demanda ejercida desde las áreas urbanas en expansión, enciende las alarmas de sobrexplotación, malas calidades y sobre todo altos precios. Ambos factores se introducen en unos costes productivos agrícolas, que recordemos se encuentran en competencia con producciones más baratas.

En tercer lugar, y no por ello menos importante, está el incremento de los costes de la mano de obra. La irrupción del turismo en el mercado de trabajo local, llevó a la práctica desaparición del régimen de aparcería, el tradicionalmente implantado en el cultivo del tomate. Muchos aparceros encuentran en el sector servicios o en la construcción un destino más rentable para la venta de su fuerza de trabajo y, o bien se marchan, o exigen a los propietarios contraprestaciones laborales y salariales cada vez más altas⁴.

³ El también denominado como Plan Ullastres, por el ministro que lo puso en marcha, es el inicio de la liberalización de la economía española, dictándose a su amparo, una moderna legislación sobre inversiones extranjeras en participación con las nacionales y la exportación de beneficios.

⁴ “El área de cultivo del tomate se ha reducido debido, por una parte, a los elevados gastos en jornales que suponen para el propietario, caso de no realizarlo por aparcería (175 jornales de peón y 569 de mujer por hectárea, o su equivalente, 98.766, 00 ptas/ha) y a la negativa de los apareceros a continuar con el sistema a la parte cuya remuneración, dependiendo de la cosecha, oscila entre 40.000-60.000 ptas/ha, a todas luces insuficiente para el trabajo realizado. De otra parte los riesgos por vientos y alternativa de cotización en mercado hacen que este cultivo, que tiene un capítulo de gastos por hectárea elevado (ver cuenta de gastos), muy arriesgado y poco apetecible por el agricultor” (CABILDO, 1969: 6-7).

De esta forma, a partir de la década del sesenta del siglo pasado, la competencia de otras áreas productoras y la irrupción de la terciarización en forma de transformación del valor de cambio del suelo agrícola en suelo urbanizable, el precio especulativo del agua, así como cambios en el factor trabajo⁵, desplazan el modelo rural tradicional a una economía industrial y terciaria, que poco a poco se fue introduciendo en las estrategias de los propietarios del suelo en la isla de Tenerife.

3. LA PRESIÓN TURÍSTICA Y LA NECESIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE APOYO

En noviembre de 1965, la empresa Doxiadis Ibérica S.A., envía una carta a D. José Miguel Galván Bello, presidente del Excmo. Cabildo Insular, como devolución de otras misivas realizadas desde la primera institución insular, ofreciendo sus servicios para la realización de un Estudio de Desarrollo Turístico⁶. La solvencia de esta empresa de planificación territorial, venía asegurada por la realización de estudios similares en diversas concentraciones turísticas en la Costa del Sol, Mallorca, costas de Cádiz y otros lugares de gran interés en dicho orden, siendo a su vez avalada por el prestigio de la multinacional Doxiadis Associates Internacional, empresa matriz, con realizaciones turísticas en Miami, Brasil, Grecia, Italia, Oriente Medio y el Caribe.

En la referida carta se señala como: “En las diferentes visitas que hemos realizado a tan magnífica isla se nos ha presentado la oportunidad de apreciar la belleza de la misma y el ambiente particularmente propicio que ofrecen sus condiciones climatológicas al turismo nacional e internacional que de día en día visita la isla en constante aumento. En este sentido nos parece que sería un momento oportuno para iniciar la ejecución de un estudio que pudiera evitar cualquier conflicto creado por una

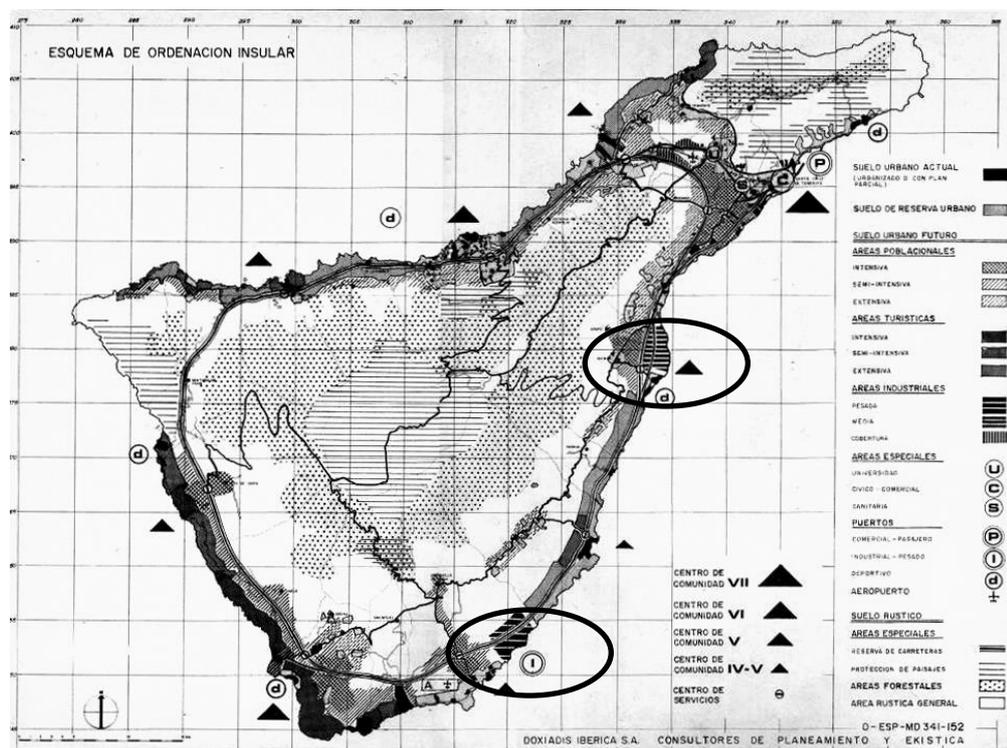
⁵ “La influencia turística ha creado unos valores superiores al estrictamente agrícola y una demanda grande en la mano de obra para la construcción” (CABILDO, 1969:8).

⁶ La escasa experiencia en la planificación de ciudades turísticas sobre áreas rurales que carecían de algún tipo de infraestructura urbana obligó a los agentes inmobiliarios, tanto públicos como privados, a la contratación de empresas que tuvieran cierta experiencia internacional. Los capitales españoles y extranjeros, dado que había que planificar ciudades turísticas totalmente nuevas, necesitaban una consultora que tuviese experiencia en la planificación y ordenación de espacios turísticos y que tuvieran como función relacionar los intereses de los nacientes operadores turísticos y del capital financiero internacional con los agentes locales, grandes propietarios de la tierra y promotores inmobiliarios y las Administraciones públicas (MARTÍN, 2005:43).

actuación turística que haya sido cuidadosamente estudiada y que no obedeciese a una planificación general, incurriendo en el peligro de anarquía que amenaza a las zonas de intenso desarrollo turístico” (CABILDO, 1968:12).

En paralelo al desarrollo turístico, manifestaba Doxiadis en su carta, se corría el riesgo de que un desarrollo anárquico supusiera la falta de una planificación general, que podría dejar fuera de ocupación a las dotaciones de servicios necesarias para el potencial crecimiento poblacional que se esperaba, en clara alusión a la creación de áreas logísticas que posteriormente se plasmarían, en el Plan Insular de Ordenación Urbana de Tenerife (también conocido como Primer Plan Insular), en forma de dos grandes polígonos, uno en Güímar-Arafo-Candelaria (Polígono de Güímar) y otro en Granadilla (ver Figura 1)⁷.

FIGURA 1
ESQUEMA DE ORDENACIÓN INSULAR Y UBICACIÓN DE LOS DOS GRANDES POLÍGONOS INDUSTRIALES DE LA DÉCADA DE LOS 70



Fuente: DOXIADIS, 1973.

⁷ En esta fecha existían en Tenerife dos núcleos industriales en fase de urbanización y con algunas parcelas vendidas, ambos en Santa Cruz de Tenerife: el Polígono Costa Sur, bordeando las instalaciones de C.E.P.S.A. y el Polígono de El Mayorazgo, en la autopista Santa Cruz-La Laguna. En La Palma existía uno en los alrededores de Santa Cruz y El Paso, mientras en La Gomera se contaba con una actividad industrial derivada de la pesca de cierta importancia.

La localización de estos dos grandes polígonos se produce en medio del proceso de producción de espacios de ocio y la consiguiente revalorización de los terrenos eriales y agrícolas del Sur de Tenerife de mediados de los 60 y 70. En estos años, las expectativas de urbanización turística en fincas eriales o agrícolas, sobre todo en el litoral, se acrecientan tanto por rentas de situación como por las calificaciones del suelo que establece el planeamiento, dejando a las infraestructuras y dotaciones de equipo, en un contexto de la competencia por los nuevos usos del suelo del sotavento insular, en un segundo plano, ante la mayor rentabilidad urbano-turística.

En este sentido, la localización concreta de los polígonos de Güímar y Granadilla, tiene que ver con aspectos comunes de localización industrial: la necesidad de un gran espacio, la proximidad a las áreas de consumo (área capitalina y zonas de expansión turística) y el diseño o existencia en su proximidad de infraestructuras de transporte (autopista y aeropuerto). Pero además de éstos existió un condicionante decisivo para su ubicación, la coincidencia con la primera etapa inmobiliario-turística expansiva acontecida en el sur de la Isla.

El Plan Doxiadis, acontece temporalmente durante la vigencia de la Ley del Suelo de 1956, en el denominado primer boom inmobiliario turístico que transcurre entre 1968 y 1973. Cuando se localizan estos dos espacios logísticos, buena parte del suelo del Sur de Tenerife ya se encontraba en gran medida comprometido urbanísticamente para el turismo, a través de distintas figuras administrativas, como se observa en el cuadro siguiente.

CUADRO 2
NÚMERO DE PLAZAS Y HECTÁREAS PLANIFICADAS EN EL SUR
DE TENERIFE 1963-1973

MUNICIPIO	NÚMERO DE PLAZAS	HECTÁREAS
Santiago del Teide	12.122	61
Guía de Isora	825	10,3
Adeje	84.700	738
Arona	132.896	1.010,5
San Miguel	11.200	166
Granadilla	21.790	232,2
Arico	11.312	268,4

Fasnia	5.098	60,9
Güímar	----	----
Arafo	----	----
Candelaria	20.574	70,7
El Rosario	44.289	175,8
TOTAL	344.806	2.793,8

Fuente: MARTÍN, 1997a

Salvo los municipios de Güímar y Arafo, todos tenían entre 1963 y 1973 planificación turística en el litoral. La necesidad de generar áreas logísticas que cubrieran las necesidades del área metropolitana, incluido el municipio del Rosario que en este momento preveía 44.289 plazas turísticas, así como para los municipios del Valle de Güímar, donde Candelaria apostaba por un crecimiento de 20.574 plazas, lleva a la demanda de un espacio suficiente, preferentemente próximo a la futura autopista y a los centros urbanos. La mejor localización y casi la única era Granadilla y el caso que nos ocupa Fasnia-Güímar-Candelaria⁸.

4. LA ALTERNATIVA INDUSTRIAL, UNA FORMA MÁS DE ACUMULACIÓN BAJO LA RENTA DE LA TIERRA

Como comentamos en la introducción, históricamente se ha considerado que el proceso industrializador en Canarias era una cuestión casi imposible. Algo que por otro lado ha quedado constatado económicamente, pues Canarias ha estado siempre muy por debajo de la media de la industrialización española, aun cuando en el periodo de estudio las Islas hubieran dejado, coyunturalmente, su habitual última plaza en el contexto nacional (PAREJO, 2001:15-75).

Determinadas circunstancias explican el cambio de situación en esta época. A partir de la década de los sesenta la economía de las Islas, como la del conjunto del

⁸ La otra área industrial prevista vendría a cubrir un espacio en expansión en las comarcas de Abona y Suroeste. Por el nivel de infraestructuras previsto, al incluir un puerto comercial y a las altas expectativas inmobiliario-turísticas de sus propietarios, esta localización fue más complicada que la que ocupará el Polígono de Güímar. No sin problemas, se decide apostar por Granadilla, área próxima al principal espacio de expansión urbano-turística y a las dos grandes infraestructuras de comunicación: la autopista y el aeropuerto internacional.

Estado, experimenta una profunda modificación estructural, con el sector servicios como protagonista, destacando especialmente los subsectores turístico, construcción y transportes, que se convierten a partir de esta década en los motores de la economía española y canaria. Un cambio que trae un considerable aumento del nivel de vida de la población, produce una reasignación de la población activa, mejora en los empleos, eleva los salarios y acelera procesos de urbanización y reactivación portuaria.

En Canarias asistimos, desde mediados de los sesenta, a la voluntad, bajo la consideración de “estabilizar” la economía insular y siguiendo los dictados de política económica estatal, de suscitar el desarrollo regional impulsando acciones que condujeran a la consolidación y modernización del sector secundario, tanto desde la iniciativa pública como la privada. La planificación estatal encaminada a estos fines, facilitaba esta situación. Los Planes de Desarrollo: 1964-1967, 1968-1971 y 1972-1975, aun cuando se prestaban, a través de medidas legislativas al impulso industrial, chocaban con una baja predisposición social para estos fines (BERGASA y GONZÁLEZ, 1972; BERGASA, 1979).

De ahí que desde las corporaciones locales se llevaran a cabo una serie de estudios que indagaban en soluciones a los principales inconvenientes para la industrialización de las Islas, señalando los lugares para su preferente implantación: estudios de ordenación del suelo para aprovechar y potenciar las zonas aptas para la localización industrial, de divulgación de las ayudas para este fin, propuestas de desarrollo energético en cantidad y precios adecuados, de abastecimiento de agua para usos industriales, de construcción de carreteras y accesos a zonas industriales, de ampliación de puertos, y sobre todo, de difusión de los beneficios posibles.

Este fue el caso del trabajo encargado por el Cabildo Insular de Tenerife al Banco Urquijo que llevaba por título: Guía de Posibilidades Industriales de Tenerife (CABILDO, 1962)⁹, y que en su versión de 1963 se presentará por el Consejo Económico Sindical como anexo al Plan de Desarrollo Económico y Social 1964-1967, trayendo como consecuencia el Decreto 484/1969, de 27 de marzo de 1969 sobre Zonas de Preferente Localización industrial en las Islas Canarias, que concedía beneficios a

⁹ Con el título Posibilidades Industriales de Santa Cruz de Tenerife, el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, editará dos estudios similares, uno en 1973, reeditado en 1978 (CABILDO, 1978), y otro que actualizaba los anteriores en 1979 (CABILDO; 1979), todos ellos en un tono propagandístico y con el afán de captar inversores para los polígonos industriales insulares.

determinadas actividades industriales¹⁰. El informe de J. Bobrowski titulado: Estudio sobre posibilidades de industrialización en la provincia de Las Palmas (BOBROWSKI, BUESCU y CARVALHÃO, 1968), promovido por el Cabildo Insular de Gran Canaria. El realizado por contrato con la O.C.D.E. y por encargo de la Comisaría del Plan de Desarrollo por la consultora japonesa Mitsui Consultants Co, (1969)¹¹ que indicaba las industrias de posible localización o de posible expansión en Canarias. Y el Estudio sobre la industrialización de la Región Canaria, Análisis de la Estructura Industrial (JUNTA, 1974), llevado a cabo bajo los auspicios de la Junta Económica Interprovincial de Canarias. En todos estos estudios se indica que el desarrollo del sector industrial era algo imprescindible para un hipotético y necesario cambio estructural en la economía canaria.

Desde el punto de vista normativo, las principales modificaciones aplicadas en el periodo estudiado, tenían como objetivo actualizar el Régimen Económico y Fiscal de Canarias, y más en concreto, actuar sobre los puertos francos, facilitando, con ello, la inversión en el sector industrial. En este aspecto, cabe destacar, de una parte, el ya comentado Decreto 484/1969 que consideró Zonas de Preferente Localización Industrial en Canarias (PRESIDENCIA, 1969), dando amplios márgenes para la participación directa del sector público y privado en la dinámica industrial¹². La ampliación del

¹⁰ Reducción de hasta el 90 % de los impuestos siguientes: General sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados y Cuotas de Licencia Fiscal; libertad de amortización durante el primer quinquenio; reducción de hasta el 50 % de los tipos de gravamen de impuesto sobre las rentas del capital; reducción de hasta el 95 % durante cinco años de cualquier arbitrio o tasa de las Corporaciones Locales; expropiación forzosa de los terrenos necesarios para la instalación o en su caso imposición del paso para líneas de transporte, energía y canalización de líquidos y gases y posibilidad de acudir al crédito local. Decreto 484/1969, de 27 de marzo (Presidencia) sobre declaración de Zonas de Preferente Localización Industrial en las Islas Canarias. (PRESIDENCIA, 1969: 4664-4665)

¹¹ En este estudio se pretendía hallar respuesta a la pregunta: ¿Debería el inversor colocar su capital en el proyecto de una fábrica en estas islas o debería invertirlo en otra localidad de características similares?. Para llegar a una respuesta se compararon doce criterios distintos: los incentivos gubernamentales, libertad de repatriación de capitales y beneficios, porcentajes de participación extranjera en las sociedades españolas, disponibilidad de mano de obra, nivel de salarios, infraestructura y estabilidad política. Con estos criterios se compararon seis zonas, resultando ser Canarias la zona de inversión con mejor cualidad que Ceilán, Hong-Kong, Nigeria y Formosa y a corta distancia de dos zonas que se encontraban por delante: Puerto Rico y Singapur (OFICINA, 1972: 97)

¹² “Los resultados del Decreto de Zona de Preferente Localización Industrial en Canarias habían afectado en el período 1970-1980 a 65 empresas, cuya inversión global prevista sumaba 7.261,8 millones de ptas y

número y actividades industriales que podían acogerse a los beneficios de la Preferente Localización, mediante el Decreto-Ley 1560/1972 (PRESIDENCIA, 1972a) y el Tercer Plan de Desarrollo (1972-1975), que trajo la aprobación de un nuevo Régimen Económico-Fiscal, mediante la Ley 30/1972 (JEFATURA, 1972), que unificaba los intereses de los importadores, a los que se les reconocía el principio de libertad comercial, mientras a los industriales se les otorgaban distintos instrumentos proteccionistas que caracterizarán el modelo industrial canario¹³.

Por último, destacar, por su importancia para las áreas estudiadas, la Orden del Ministerio de Industria de 23 de diciembre de 1976, que establece la forma de concesión de los beneficios aplicables a las nuevas empresas que se instalaran en las Zonas de Preferente Localización Industrial de Canarias. Esta Orden se promulgó conforme a la “nueva configuración de las islas que motiva la conveniencia de favorecer los traslados de plantas, cuya ubicación actual se opone a la adecuada ordenación urbana por lo que se trata de dirigir las inversiones hacia los polígonos industriales de Güímar y Granadilla en la provincia de Santa Cruz de Tenerife, y Arinaga, en la provincia de Las Palmas”. Se habla entonces de potenciales proyectos “inconvenientemente ubicados”, en clara alusión a una selección territorial para el establecimiento de actividades, otorgando para los polígonos de Güímar y Granadilla en Tenerife los beneficios fiscales establecidos en el Decreto 484/1969, de 27 de marzo, además de una prima por la creación de empleo “mínima de 300.000 pesetas por cada nuevo puesto de trabajo creado” (MINISTERIO, 1977: 2641). Esta situación convertirá a estos dos polígonos industriales tinerfeños en lugares de atracción preferente para la inversión.

Todas estas situaciones y ventajas proporcionaban un caldo de cultivo para el cambio de estrategia por parte de los propietarios del suelo, que o bien habían quedado fuera de los procesos inmobiliario-turísticos e inmersos en la crisis de la agricultura de exportación, o tenían notables inconvenientes para incorporarse a la nueva dinámica

4.114 empleos directos, correspondiéndoles una subvención de 996,5 millones de ptas [...] Del conjunto de esas 65 solicitudes, 60 estaban en Tenerife y Gran Canaria [...] los puntos donde más se localizan las empresas acogidas a ese Decreto de Preferente Localización son los polígonos de Güímar y Arinaga. (RODRÍGUEZ, 1988:241).

¹³ En el estudio Posibilidades Industriales de Santa Cruz de Tenerife (OFICINA, 1979:51-119), se plasma un panorama general de la legislación más relevante sobre beneficios para las industrias que se ubicaran en Canarias. Junto a las normas citadas, aparecen otras que tratan sobre: aranceles, tarifas e inversiones extranjeras.

económica expansiva. Éstos, ante las ayudas y el relativo interés del capital por invertir en áreas litorales, transforman sus propiedades en suelos urbanizables con destino a una potencial oferta industrial, y de esta manera, beneficiados por la subida de los precios del suelo y las ayudas de la administración, obtener la rentabilidad que la agricultura ya no les aportaba.

Los valores urbanísticos de las zonas resultaban superiores al valor agronómico o inicial, “lo que quiere decir que se obtienen plusvalías positivas” (CABILDO, 1969: 22). Las expectativas económicas (ver Cuadro 3) hicieron cambiar la estrategia de los propietarios que pasan entonces a planificar, reclasificar y parcelar, para su venta como suelo industrial. El cambio de uso del suelo estaba servido.

CUADRO 3
ESTUDIO DE LOS VALORES EXPECTANTES EN EL POLÍGONO
INDUSTRIAL DE GÜÍMAR

USO	VALOR INICIAL AGRÍCOLA	VALOR URBANÍSTICO
Platanera	150 ptas/m ²	152,10 ptas/m ²
Terrenos abancalados	50 ptas/m ²	52,1 ptas/m ²
Terrenos no abancalados	33 ptas/m ²	35,1 ptas/m ²
Eriales, toscas, lava y barrancos	15 ptas/m ²	17,10 ptas/m ²

Fuente: CABILDO, 1969

5. DESARROLLO DEL PROYECTO POLÍGONO INDUSTRIAL DE GÜÍMAR

Situado en la zona oriental de la Isla, abarca parte de la franja litoral del municipio de Güímar, todo el litoral del de Arafo y parte del municipio de Candelaria. Constituye 471 has¹⁴, antaño fincas de uso exclusivamente agrícolas, en secano o con regadío estacional, destinadas preferentemente al cultivo del tomate y papas, con una

¹⁴ 1 finca de más de 100 has. 4 mayores de 10 has., 66 mayores de 1 ha. y 98 menores de 1 Ha.

única excepción, 2 has de platanera en regadío¹⁵.

La propiedad de estos terrenos se encontraba, de una parte fragmentada, 125 propietarios para un total aproximado de 471 has. Y desigualmente repartida, pues las 180 parcelas indicadas en el Catastro de Rústica de 1957 se reparten casi en su totalidad (74 %), entre diez propietarios, con una media de 34,82 has para cada uno, destacando entre éstos dos grandes propietarios con 11,72 y 10,42 has respectivamente. El 26 % restante, se distribuye fundamentalmente entre 85 propietarios que poseen fincas entre 0,1 y 2 has.

CUADRO 4
ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

Extensión de las fincas (has)	Número de propietarios Totales	Número de propietarios por 100	Extensión (has) totales	Extensión por 100
<0,1	15	12	0,28	0,05
0,1 – 1	44	35,2	23,06	5,01
1 – 2	41	32,8	55,60	11,81
2-3	4	3,2	9,9	2,10
3-4	10	8	33,57	7,13
> 4	11	8,8	348,21	73,90
TOTAL	125	100	470,62	100

Fuente: ASOCIACIÓN (1974)

La mayoría de los propietarios, el 80 % residen en Güímar, destacando entre los principales, notables empresarios, políticos y dirigentes de asociaciones empresariales tinerfeñas y regionales. Además de Güímar otros residen en Santa Cruz de Tenerife, y una pequeña cantidad en Arafo. No hay ninguno que resida en Candelaria (ASOCIACIÓN: 1974)

¹⁵ Algunas de estas fincas se encontraban arrendadas a personas físicas, así como a sociedades agrícolas (Promoción Agraria Tinerfeña), destacando como buena parte de las fincas arrendadas pertenecían a Sociedades no estrictamente agrícolas y vinculadas al negocio constructivo-inmobiliario, como es el caso de la constructora tinerfeña Luís Díaz de Losada, autor junto a otras de las obras de urbanización para la Junta de Compensación del Centro de Interés Turístico Nacional de la Playa de Las Teresitas en Santa Cruz de Tenerife y la Alameda de Colón y el Lago Martiánez en el Puerto de la Cruz que mantenía arrendados 38.773 m²; la Inmobiliaria Santaella que explotaba en arriendo 41.565 m² o Hormigones Canarias, S.A. (HORCASA) que arrendaba una superficie 35.720,38 m², entre otros. (ASOCIACIÓN: 1974).

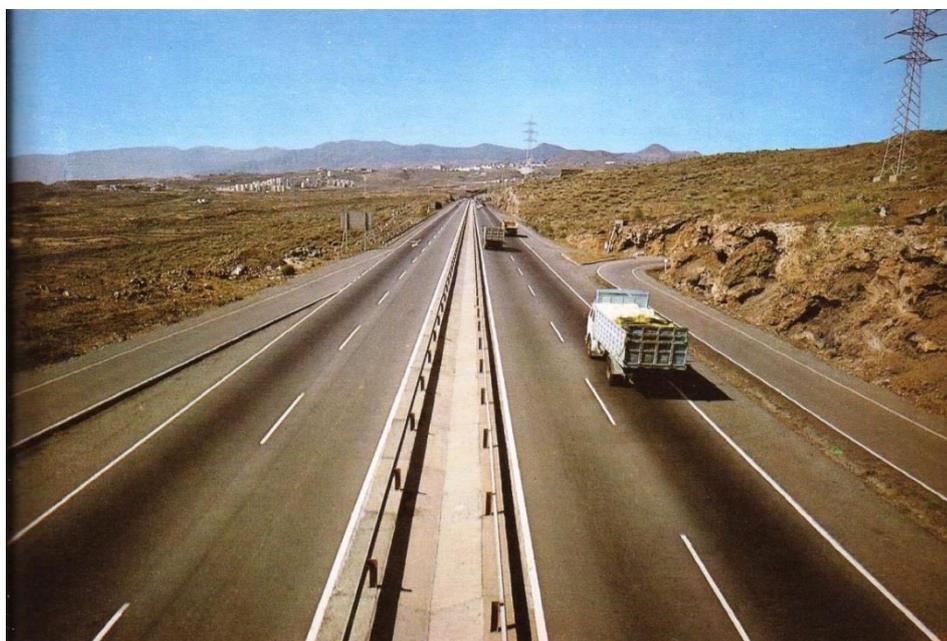
La actividad principal en la zona era el cultivo del tomate. Para los años 70, este cultivo se había reducido por las razones ya comentadas. En concreto en la documentación se considera que debido “a los elevados gastos en jornales, la cotización en el mercado de este cultivo y los vientos” (CABILDO, 1969:4), la actividad agrícola era, a finales de la década de los 60, una función en declive. Aun cuando la decadencia de las producciones tomateras tradicionales incrementó coyunturalmente la presencia del cultivo de papas, así como la incorporación de otros cultivos para consumo local, como fue el caso de los pimientos (CABILDO, 1969: 6-7), la crisis agrícola aceleró las posibilidades de cambio sectorial en este espacio, suscitándose entonces el interés por transformar estas propiedades en suelos urbanizables al amparo de las propuestas de desarrollo industrial de la época.

En el área señalada para uso industrial, no existían edificaciones de importancia, salvo el grupo de viviendas del Caserío del Socorro, unas cuevas en la Playa de La Viuda y La Lima (ambas en el municipio de Güímar) y dos grandes invernaderos. Como accidente natural cabe destacar la Montaña Grande o Montaña del Socorro en Güímar (277 ms.n.m), de origen volcánico¹⁶. Así mismo se encontraban, como accidentes topográficos de relevancia, grandes socavones producidos por extracción de áridos de hasta 10 metros de vertical.

La proximidad al área metropolitana, a las grandes promociones urbanísticas planteadas para los municipios de Candelaria y El Rosario desde finales de la década de los 60 y principios de los 70 (ver Cuadro 2) y su buena conexión: la carretera de Santa Cruz a Guía de Isora, la carretera de Güímar al Puertito, el camino de El Socorro, caminos vecinales hacia Arafo y Candelaria y sobre todo la denominada como “nueva carretera del Sur, en construcción, que bordea el polígono constituyendo su límite Oeste, y asegura una rápida comunicación con todos los núcleos de la zona Sur de la Isla” (CABILDO, 1969:8), en la que quedaba previsto un paso inferior que permitirá el acceso directo al polígono desde su primera etapa, lo hacían un enclave estratégico para su localización y promoción como núcleo logístico (CABILDO: 1973a: 80-81).

¹⁶ En 1987 se incluye dentro de los llamados espacios naturales protegidos, una parte importante del originario espacio industrial, en el espacio actualmente denominado como Reserva Natural Especial del Malpaís de Güímar.

FIGURA 2.
AUTOPISTA SANTA CRUZ-LOS CRISTIANOS EN 1978



Fuente: CABILDO, 1979:16

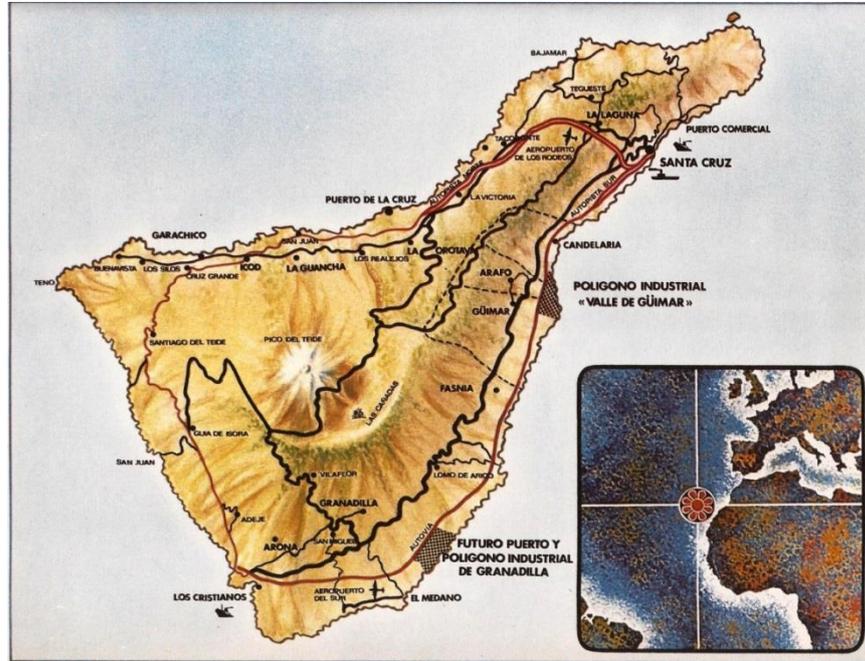
El Polígono Industrial de Güímar se encuentra significativamente recogido, como ya indicamos con anterioridad, en el Plan Insular de Ordenación Urbana de Tenerife (o Plan Doxiadis), como área de expansión industrial. En 1969 se informa favorablemente sobre su construcción y se redacta el Proyecto de Delimitación del Polígono Industrial de Güímar (MARTÍN, 1997a:246). Al año siguiente, el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife aprueba oficialmente la ubicación del Polígono Industrial, pasando éste a información pública (ECO DE CANARIAS, 17/07/1970:9). Definitivamente, en 1972 se redacta el Plan Parcial¹⁷, con unos límites que integraban suelos pertenecientes a los tres municipios citados: Arafo, Candelaria y Güímar y cuya dimensión respetará lo establecido en el Plan Doxiadis¹⁸, destacándose explícitamente la oportunidad de desarrollar suelo industrial en una ubicación estratégica debido a la cercanía con la capital de la isla y los núcleos turísticos emergentes en la comarca (CABILDO, 1972/1973; CABILDO 1973a; CABILDO 1973b).

¹⁷ La promoción corrió a cargo del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, la redacción corrió a cargo de los arquitectos Gerardo Calviño Martínez, José Luis Pérez Sheriff y Luis Rodríguez Casanova. (CABILDO, 1973a). El Cabildo además contribuirá con los gastos iniciales de transformación (CABILDO 1973c).

¹⁸ Obsérvese las coincidencias entre la figura 1 (Plan Doxiadis) y la figura 3, correspondiente a la promoción del mismo en el año 1979.

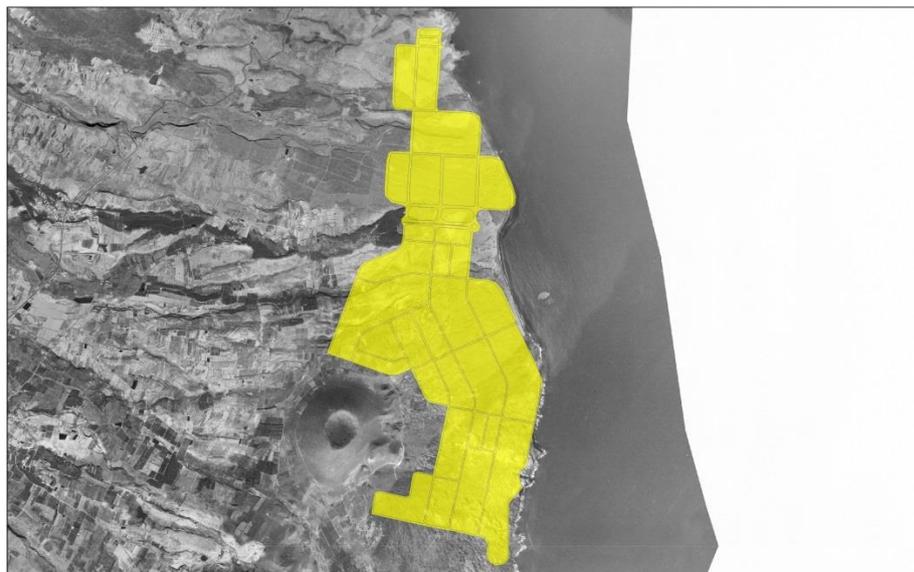
FIGURA 3

EL POLÍGONO INDUSTRIAL COMO ELEMENTO DESTACADO PARA LAS POSIBILIDADES INDUSTRIALES INSULARES (1979)



Fuente: CABILDO, 1979: 27

FIGURA 4
DELIMITACIÓN DEL POLÍGONO



Delimitación
Polígono Industrial Valle de Gümar
Delimitación Polígono Industrial Valle de Gümar

1:18.455
Kilometers
0 1,5

FUENTE: Posibilidades Industriales de Santa Cruz de Tenerife, GRAFCAN (ORTOFOTO 1964)

Adrián Alberto Hidalgo Martín

La transformación a través del Plan Parcial se concreta en tres etapas, subdividiéndose la primera, a su vez, en dos fases.

FIGURA 5
FASES DE URBANIZACIÓN DEL POLÍGONO

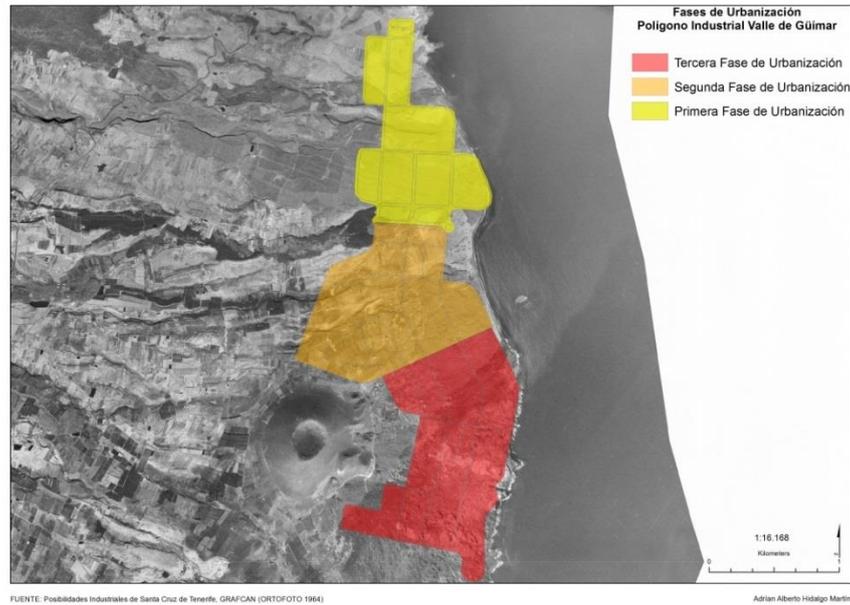
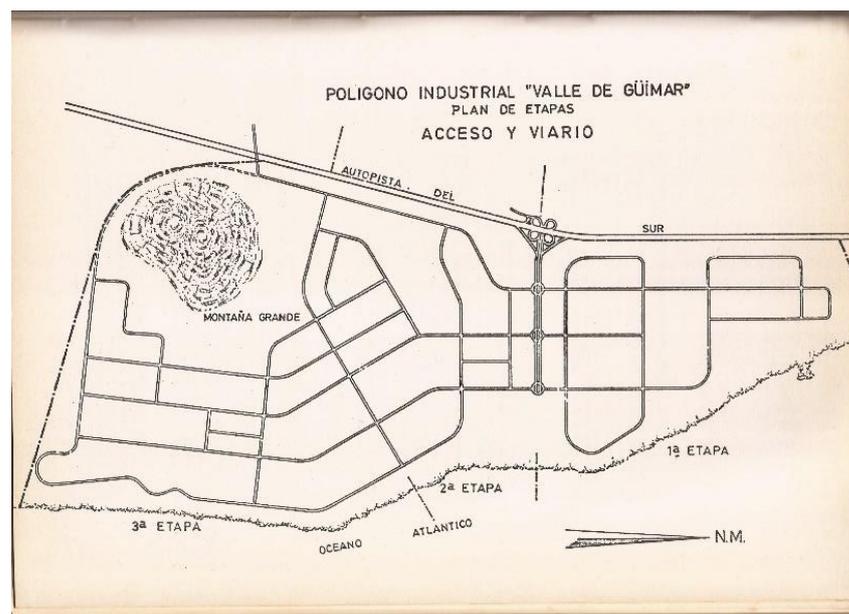


FIGURA 6
POLÍGONO INDUSTRIAL “VALLE DE GÜÍMAR”, PLAN DE ETAPAS



Fuente: CABILDO, 1979: 23

El coste de realización queda indicado en el Plan Parcial (ver cuadro 4). En el mismo ocupa un capítulo fundamental la dotación de agua corriente. Un coste, el correspondiente al abastecimiento de agua, en el que tiene un peso fundamental la adquisición de los pozos de agua situados en la superficie del polígono y que hicieron pensar a los redactores del Plan la posibilidad “de captación de aguas subterráneas que pueda servir a sectores parciales en caso de que fuera necesario”. (CABILDO, 1973a: 81). Éstos cuatro pozos en total, son adquiridos por un coste superior a los 30 millones de pesetas, de los más de 17 de estos millones se pagarán a un gran propietario local que, además de su tierra podrá vender su agua, siendo así doblemente beneficiado de la conversión de sus predios agrícolas en una área industrial.

CUADRO 5

RESUMEN GENERAL DEL PRESUPUESTO (en ptas)

Explanación	86.964.270,00
Pavimentación	126.740.566,00
Abastecimiento de Agua	163.615.000,00
Alcantarillado	261.764.000,00
Energía Eléctrica	53.618.750,00
Alumbrado Público	27.935.400,00
Obras Especiales	89.100.000,00
TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL	809.757.926,00
15 % Beneficio Industrial	121.463.689,00
TOTAL EJECUCIÓN POR CONTRATA	931.221.617,20

Fuente: CABILDO, 1973a

Para su financiación se manejaron varias posibilidades. La primera alternativa consistía en una asociación mixta entre el Excmo. Cabildo Insular, la Caja de Ahorros y la Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda, mientras que una segunda alternativa excluía al Ministerio, dejando exclusivamente al Cabildo y a la Caja como asociación. Teniendo en cuenta que una parte significativa de los terrenos de la considerada como primera etapa eran propiedad, en el momento de la redacción del Plan Parcial, de la Caja de Ahorros, se escogió, para su gestión, el sistema de compensación de acuerdo con el artículo 124 de la Ley del Suelo. Para el resto de las etapas, se planteó llegar a acuerdos con los propietarios o aplicar el sistema de

expropiación de acuerdo con el artículo 121 de la misma Ley (CABILDO, 1973a:13).

Por orden del Instituto Nacional de Urbanización, el Ministerio de la Vivienda procedió a expropiar los terrenos del Polígono, abonando a cada propietario un justiprecio en función de la naturaleza de los bienes expropiados, así como de los daños producidos por eliminación de la actividad principal realizada.

La indemnización final a los propietarios fue de 206.935.055 pesetas, a los arrendatarios rústicos 1.830.829 pesetas, por expropiación y traslado de industrias (bares, invernaderos, pozos, granjas avícolas) 37.540.050 pesetas y por previsión por cosechas pendientes 6.000.000 pesetas. El total ascendió a 252.305.934 pesetas, que obviamente no se repartió en igual cuantía entre todos los afectados, volviendo los grandes propietarios, que además no sólo reciben por su aporte de tierras, sino por su participación en los otros capítulos indemnizables, los mayores beneficiarios.

En 1973 se redactan los oportunos estatutos para la creación de una Asociación Mixta de Compensación denominada Polígono Valle de Güímar, así como la redacción de las bases de acuerdo necesarias para la constitución de dicha asociación que gestionará este espacio. (CABILDO, 1973a:2).

CUADRO 6 **APORTACIONES INICIALES (en ptas)**

Cabildo Insular	245.000.000
Instituto Nacional de Urbanización	210.000.000
Caja General de Ahorros	245.000.000

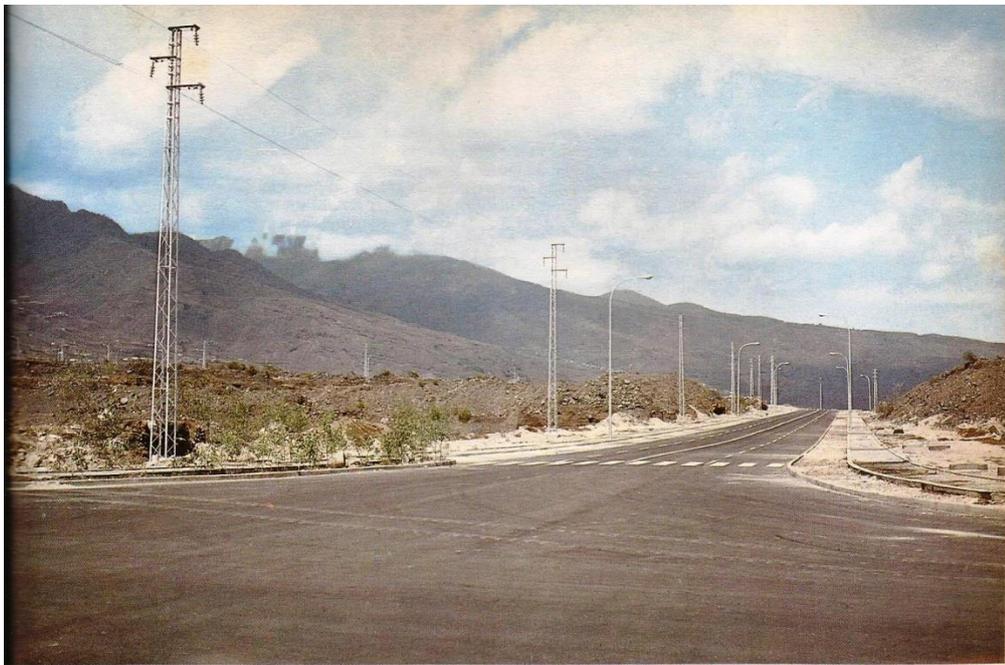
Fuente: CABILDO, 1973a: 6

Tras su fase de planeamiento y desarrollo infraestructural¹⁹, comienza una etapa muy complicada en el desarrollo del Polígono, la de urbanización (MINISTERIO, 1974), venta de parcelas y posterior construcción de las correspondientes naves industriales.

¹⁹ Junto a la adquisición de agua en 1976 se procede a instalar la Energía Eléctrica y Alumbrado Público del Polígono, esta propuesta fue formulada por el Instituto Nacional de Urbanización y aceptada por el Ministerio de la Vivienda, dando así por satisfecha y culminadas las demandas más importantes para la urbanización y expansión del futuro polígono. (MINISTERIO, 1976).

Siguiendo criterios de rentabilidad, mano de obra, costes de transporte, materias primas, producto acabado, mercados, etc. Se consideró que las principales actividades a instalarse en el polígono serían las siguientes: Fábrica de Calzado, Confección Textil en serie, Artículos de cuero para usos industriales, Transformación de Vidrio, Mixtas, transformaciones metálicas, Artes Gráficas, Maquinaria Industrial, Lana (hilados y tejidos) e Industria Electrónica”. (CABILDO, 1973a:77). “No obstante ha sido la máxima preocupación del equipo autor del Plan Parcial, el tratar de conseguir una gran flexibilidad en el sistema viario y parcelario adoptado de forma que pueda adaptarse a todas las necesidades de la demanda”. (CABILDO, 1973a:78).

FIGURA 7
EL POLÍGONO INDUSTRIAL EN 1979



Fuente: OFICINA, 1979:26

Las expectativas iniciales de venta de las parcelas fueron inicialmente muy superiores a lo que realmente el mercado estaba dispuesto a invertir. La planificación esperaba poder colocar con facilidad parcelas medias de unos 5000 m², pero lo cierto fue que hubo que reparcelar éstas en lotes de menor tamaño, a finales de la década de los ochenta, para poder colmatar la primera etapa de urbanización del Polígono, dada la escasa demanda de grandes parcelas y el bajo poder adquisitivo de los compradores. Cabe decir que a día de hoy, la colmatación de la primera etapa es total, estando en

proceso la segunda etapa. La tercera etapa de urbanización está una parte paralizada, a la espera de dar salida a los terrenos de la segunda, mientras que otra se encuentra afectada por la declaración de sus terrenos como parte de la Reserva Natural Especial del Malpaís de Güímar, en un suelo declarado como Rústico de Protección de Entorno. Este suelo afectado por la normativa ambiental, en este momento se encuentra en revisión de planeamiento, para así poder, una vez reclasificado, reintegrarlo en la oferta de uso industrial.

Al año siguiente se intensifican los contactos entre el Ministro de Vivienda y la Caja de Ahorros para la ejecución del Polígono Valle de Güímar, en concreto, entre Instituto Nacional de Urbanización, de dicho Ministerio y la citada Caja de Ahorros, propietaria de una importante parte de terrenos del Polígono junto con el Cabildo, por expropiación a sus propietarios²⁰.

Sucesivos Estudios de Detalle se encargarán de completar urbanísticamente la zona (CABILDO, 1977a; ASOCIACIÓN 1982), destacando la particularidad de la existencia de núcleos poblacionales tradicionales en las inmediaciones (zona del Socorro y La Playa de la Viuda). Se procede entonces a señalar técnicamente todo lo necesario para lograr la urbanización de estas zonas (CABILDO, 1977b; ASOCIACIÓN 1988).

El Polígono transita durante los años 70 entre la incertidumbre y la desesperanza, una vez adquiridos los suelos a los propietarios, las parcelas no se

²⁰ El precio de los terrenos fue uno de los principales escollos para la puesta en marcha del Polígono. Fueron múltiples las denuncias por pago diferencial a los propietarios. Al respecto se refiere la prensa: “El Polígono Industrial de Güímar está definitivamente en marcha, según se informa en nuestra capital tras la reunión celebrada en los salones del Cabildo Insular de Tenerife por el comité ejecutivo de la Asociación Mixta de Compensación de dicho polígono. El próximo mes de junio comenzará el pago de los terrenos correspondientes a la primera fase. Sobre esta importante obra proyectada para el Valle de Güímar ha habido una propuesta para elevar el precio de compra de los terrenos, en un mínimo de sesenta pesetas por metro cuadrado, postura que tanto el Cabildo como la Caja General de Ahorros, cuyas participaciones en el polígono suponen el setenta por ciento, consideran más conveniente. Con ello se pretende acomodar los precios mínimos a sus términos más justos al mismo tiempo que eliminan inconvenientes que pudieran producirse ante posibles recursos” (LA PROVINCIA, 16/05/1974, Pág. 22).

Víctor Martín en su Tesis, utilizando expedientes de la Dirección General de Urbanismo, nos señala los conflictos entre propietarios expropiados, indicándonos las intenciones especulativas de éstos: “Este pequeño propietario señala como una finca de 100 hectáreas, perteneciente a Pedro Modesto Campos y José Agustín Campos Rodríguez fue pagada a 60 ptas/m² y ahora pretenden pagar al resto de pequeños propietarios únicamente 20,49 ptas/m²” (MARTIN, 1997a:246).

adjudicaban a industriales con la velocidad prevista. No será hasta otoño de 1976 cuando comenzarán a adjudicarse las primeras parcelas (DIARIO DE AVISOS, 8/07/1976, p.10) y dos años después, en 1978, al preguntarle el periodista al señor García Perrote, Director General del INUR (Instituto Nacional de Urbanismo) sobre las obras del Polígono Industrial de Güímar, éste indica. “En cuanto a este polígono puedo decirle que todo marcha muy bien, y las obras se terminarán definitivamente, en este mismo mes. Ya estamos en disposición de vender una buena zona las industrias que lo requieran, y ahora lo que solo hace falta es que éstas se animen. Nosotros, desde el punto de vista de la administración, vamos a intentar dar la seguridad necesaria para que los industriales se animen a invertir en la zona” (DIARIO DE AVISOS, 11/06/1978, p.5).

La primera gran industria que se instala en el Polígono es Litografía Romero, S.A. (LARSA), a finales de la década de los 70, luego se situarían otras como Filtrona Española, S.A., dedicada a la fabricación de varillas de filtro para cigarrillos a partir de la década de los 80, todas interesadas y beneficiadas de las subvenciones por instalación en zonas de preferente localización industrial²¹.

6. CONCLUSIONES

Con una coyuntura internacional favorable, la puesta en marcha del Plan de Estabilización Nacional de 1959 produjo en la economía española un fuerte desarrollo. Dentro de la estrategia orquestada por la tecnocracia gobernante, se encontraba la política de polos industriales, mediante la cual se promovió, con grandes subvenciones públicas, la industrialización de una serie de enclaves distribuidos por todo el territorio nacional. Los polígonos industriales llegan entonces al Sur de Tenerife, como símbolo de los nuevos tiempos que se avecinaban y la garantía de éxito económico. En este contexto las facilidades públicas, el progresivo aumento del nivel de vida de los españoles y la promoción turística de la zona, preveían ritmos de crecimiento económicos muy elevados, que venían a compensar los cada vez mayores problemas

²¹ “La Comisión Provincial de Gobierno ha informado favorablemente la concesión de subvenciones por 54 millones de pesetas a 10 empresas tinerfeñas que ha solicitado para instalaciones en zonas de preferente localización industrial” (LA PROVINCIA, 25/09/1980, Pág. 10.)

que contraía la actividad agrícola tradicional. De ahí que los propietarios, que se habían quedado atrás en la carrera por la reclasificación de sus fincas agrícolas en nuevas urbanizaciones turísticas, apostaran de manera inmediata por la mutación de sus propiedades en suelos urbanos y urbanizables de carácter industrial, para un mercado de la tierra emergente.

Los documentos y la bibliografía estudiada, para el caso práctico objeto de análisis, constatan que, al menos el Polígono Industrial de Güímar se gesta no por interés de incorporar los procesos industriales al tejido productivo isleño, sino como una necesidad de generar en las proximidades a los núcleos de población urbanos (Santa Cruz de Tenerife) y turísticos (Candelaria y El Rosario), áreas logísticas y de distribución comercial que permitiera su crecimiento y evolución.

Junto esta necesidad logística, derivada de la expansión urbano-turística del Sur, se le une la retracción de la actividad agrícola tradicional: el tomate fundamentalmente, pero también la papa, que unida al incremento de las ayudas de un Estado empeñado en transformar las estructuras económicas mediante polos industriales, permite que bolsas de suelo que habían quedado fuera de la vorágine transformadora para el turismo o en áreas marginales a éste, como es el caso del litoral de Arafo y el más próximo de Güímar y Candelaria, entraran en el mercado de suelo en su consideración industrial.

Se constata entonces, a través de este trabajo de investigación la hipótesis de que la estrategia no fue la del desarrollo industrial. En la documentación del Plan se deja bien claro, como en la base del cambio de estrategia no está el fomento de la industrialización, sino una apuesta de los propietarios ante la crisis de los cultivos de exportación tradicionales: por concurrencia del tomate peninsular y marroquí y por el incremento en los costes de producción: agua y factor trabajo, en este momento potentemente demandados por el turismo. Se decide entonces romper con formas económicas “poco apetecibles”, en referencia a las formas tradicionales de extracción de la renta del suelo, e incorporarse a la “moderna” ocupación del suelo, por usar la terminología de la época.

La estrategia será, ante la demanda de proveer a la zona de un área logística y comercial y las ayudas provenientes del Decreto de Zona de Preferente Localización Industrial en Canarias, que señalaba el área litoral de Arafo, Güímar y Candelaria como una zona preponderante, la inversión inmobiliaria. Los valores expectantes para suelos urbano-industriales hacían rentables, para unos propietarios fundamentalmente rentistas, la transformación urbanística y posterior venta de los mismos. Y así, éstos proceden

primero a calificar, vía plan parcial, suelos rústicos en urbanos y urbanizables, que posteriormente expropiará, en distintos periodos, la Comisión Mixta establecida para la gestión del Polígono.

Distintos avatares acontecen con posterioridad. La crisis del petróleo de 1973 y sus consecuencias en la economía mundial ralentizará la compra-venta de las parcelas y la posterior construcción de las naves, explicándonos la razón por la cual hasta finales de la década de los 70 del siglo pasado no se instala ninguna gran industria en el Polígono. La Litografía Romero, será una excepción, y la mayoría de las empresas allí instaladas corresponden a usos logísticos y de almacén, manteniendo los propietarios de las naves un fuerte sentido inmobiliario de sus bienes, una cuestión que convierte en la actualidad al Polígono Industrial de Güímar, según PROYECTRAN y la Consejería de Industria del Gobierno de Canarias (2008), como el polígono preferente en número de naves en alquiler y a precios bajos.

7. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

7.1. FUENTES DOCUMENTALES

ASOCIACIÓN MIXTA DE COMPENSACIÓN DEL POLÍGONO INDUSTRIAL VALLE DE GÜÍMAR (1974): Proyecto de expropiación del Polígono “Valle de Güímar”. Candelaria, Arafo y Güímar. [ADGOTGC Sign. C13/B5/5(3)].

ASOCIACIÓN MIXTA DE COMPENSACIÓN DEL POLÍGONO INDUSTRIAL VALLE DE GÜÍMAR (1982): Estudio de detalle del Polígono Industrial “Valle de Güímar”. Promotor: Asociación Mixta de Compensación del Polígono. [ADGOTGC Sign. C13/B5/3(2)].

ASOCIACIÓN MIXTA DE COMPENSACIÓN DEL POLÍGONO INDUSTRIAL VALLE DE GÜÍMAR (1988): Proyecto de Urbanización interior de la manzana V del Polígono Industrial “Valle de Güímar”. [ADGOTGC Sign.C13/B5/6].

CABILDO INSULAR DE TENERIFE (1968): Propuesta de la empresa DOXIADIS IBERICA, S.A. para redactar un plan de Ordenación Insular de Tenerife. [ACIT. Sign. 300-1316-11].

CABILDO INSULAR DE TENERIFE (1969): Proyecto de determinación de precios máximos y mínimos del Polígono Industrial Tenerife, Arafo-Candelaria-Güímar.

[ACIT. Sign. 1323-2].

CABILDO INSULAR DE TENERIFE (1972/1973): Plan parcial del Polígono Industrial del Valle de Güímar. [ACIT. Sign.1333-1].

CABILDO INSULAR DE TENERIFE (1973a): Plan Parcial de Ordenación Urbana del Polígono “Valle de Güímar”. Arafo, Candelaria y Güímar. [ADGOTGC Sign. C14/A1/1(1)].

CABILDO INSULAR DE TENERIFE (1973b): Polígono Industrial “Valle de Güímar” Planos. [ADGOTGC Sign.C13/B5/7].

CABILDO INSULAR DE TENERIFE (1973c): Solicitud de autorización a la Dirección General de Administración Local para aportación del Cabildo a la ASOCIACIÓN MIXTA DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DEL VALLE DE GÚÍMAR. [ACIT. Sign. 741-1341.9].

CABILDO INSULAR DE TENERIFE (1977a): Primer estudio de detalle del plan parcial de organización urbana del Polígono Industrial del Valle de Güímar. [ACIT. Sign.163-1384-20.].

CABILDO INSULAR DE TENERIFE (1977b): Segundo estudio de detalle del plan parcial de ordenación urbana del Polígono industrial del Valle de Güímar. [ACIT. 172-1384-21].

DOXIADIS IBÉRICA, S.A. (1973): Plan Insular de Ordenación Urbana de Tenerife. Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.

JEFATURA DEL ESTADO (1972): “LEY 30/1972, de 22 de julio sobre Régimen Económico-Fiscal de Canarias”. Boletín Oficial del Estado 178, 24/07/1972, pp. 13287-13292.

MINISTERIO DE INDUSTRIA (1977): “ORDEN de 23 de diciembre de 1976 por la que se establece la forma de concesión de los beneficios de zona de preferente localización industrial a los proyectos de nuevas inversión industrial o de traslado de plantas industriales existentes en los polígonos de Güímar y Granadilla en la provincia de Santa Cruz de Tenerife y Arinaga, en la provincia de Las Palmas”. Boletín Oficial del Estado 29, 3/02/1977, pp. 2641.

MINISTERIO DE LA VIVIENDA (1974): Proyecto de Urbanización Polígono “Valle de Güímar”. Arafo, Güímar y Candelaria. [ADGOTGC Sign. C13/B5/3(5)].

MINISTERIO DE LA VIVIENDA (1976): Proyecto de Distribución de Energía Eléctrica y alumbrado público del Polígono “Valle de Güímar”, sito en los territorios de Arafo, Candelaria y Güímar. [ADGOTGC Sign. C13/B5/3(3)].

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO (1969): “DECRETO 484/1969, de 27 de marzo, sobre de Zonas de Preferente Localización Industrial en Canarias”. Boletín Oficial del Estado 77, 31/03/ 1969, pp. 4663-4665.

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO (1972): “DECRETO-LEY 1560/1972, de 8 de junio, por el que se modifica parcialmente el Decreto 484/1969, de 27 de marzo (disp. 385), sobre Declaración de Zonas de Preferente Localización Industrial en las Islas Canarias”. Boletín Oficial del Estado 147, 20/06/ 1972, pp. 11004-11005.

ABREVIATURAS

ACIT: Archivo del Cabildo Insular de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife.

ADGOTGC: Archivo de la Dirección General de Ordenación del Territorio. Servicio de Estrategia e Información Territorial. Gobierno de Canarias. Santa Cruz de Tenerife.

7.2. FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA MORALES, J. F.; HERNÁNDEZ TORRES, S. y MORALES MATOS, G. (1996): “Procesos de ocupación industrial del espacio en Fuerteventura y Lanzarote”. *Actas VII Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Tomo II Puerto del Rosario: Cabildo Insular Lanzarote y Cabildo Insular de Fuerteventura, pp. 203-223.

ALONSO, C.E.; GODENAU, D.; GUTIÉRREZ, P.; HERNÁNDEZ, R.; RODRÍGUEZ, C.J.; RODRÍGUEZ, J.A.y VERA, A. (1995): *Canarias: la economía*. La Laguna: Excmo. Cabildo Insular de Tenerife – Centro de la Cultura Popular Canaria.

BERGASA PERDOMO, O y GONZÁLEZ VIEITEZ, A. (1969): *Desarrollo y Subdesarrollo de la economía canaria*. Madrid: Guadiana.

BERGASA PERDOMO, O. (1979): “La política de desarrollo industrial en Canarias”. *Información Comercial Española* 543, pp. 64-69.

BERGASA PERDOMO, O. y GONZÁLEZ VIÉITEZ, A. (1972): “Canarias, la industrialización posible”. *Economía Industrial* 77, pp. 73-78.

BÉRTOLO CARDENAS, J.J. (2011): “Influencia de los ciclos económicos en el desarrollo urbanísticos de un territorio: el sur de Tenerife como experiencia práctica”. En COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS: *Actas del II Congreso de Urbanismo y Ordenación del Territorio*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de España, pp. 30-46.

BOBROWSKI, J. BUESCU, D. y CARVALHAO, M.L. (1968): *Estudio sobre posibilidades de industrialización en la provincia de Las Palmas*. Patrocinado por Colegio de Ingenieros Industriales y el Cabildo Insular de Gran Canaria.

CABILDO INSULAR DE TENERIFE. OFICINA DE PROGRAMACIÓN INDUSTRIAL (1962): *Provincia de Santa Cruz de Tenerife. Guía de posibilidades industriales*. Santa Cruz de Tenerife: Excmo. Cabildo Insular. [Hay una reedición con el mismo título y actualizada en 1963].

CABILDO INSULAR DE TENERIFE (1978): *Posibilidades industriales de Santa Cruz de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife: Oficina de Promoción Industrial.

CABILDO INSULAR DE TENERIFE. OFICINA DE PROMOCIÓN INDUSTRIAL DEL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE (1979): *Posibilidades Industriales de Santa Cruz de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife: Excmo. Cabildo Insular.

CÁCERES HERNÁNDEZ, J.J. (1997): *El tomate canario de exportación: estacionalidad de las series semanales de oferta y precios*. Tesis Doctoral Inédita. Departamento de Economía Aplicada. Universidad de La Laguna.

DÍAZ HERNÁNDEZ, R.F.; DOMÍNGUEZ MÚJICA, J. y PARREÑO CASTELLANO, J.M. (2010): “El polígono industrial Montaña Blanca en el contexto de la diversificación económica de Canarias”. En BENITO DEL POZO, P. (Coord.): *IV Jornadas de Geografía Económica: Las Nuevas Áreas Empresariales: promoción y recualificación del suelo industrial, logística y gobernanza*. Madrid: Asociación de Geógrafos Españoles (AGE), pp. 3-18.

HERNÁNDEZ TORRES, S. (2003). *El espacio industrial en Canarias. El tejido empresarial y el territorio en las áreas insulares*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Tesis Doctoral Inédita. (En línea) http://acceda.ulpgc.es/bitstream/10553/6594/5/Portada_Indice.pdf [Consultado el 4 de mayo de 2016].

HERNÁNDEZ TORRES, S. y MORALES MATOS, G. (1997): *El espacio industrial en Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Excmo. Cabildo Insular.

HERNÁNDEZ TORRES, S. y MORALES MATOS, G. (2000): “El espacio industrial y la innovación tecnológica en las áreas insulares: El caso de Canarias”. En LOZANO MALDONADO, J.M. (Coord.): *Nuevas tecnologías, trabajo y localización industrial: actas de las VI Jornadas de Geografía Industrial*. Granada: Universidad de Granada, pp. 347-358.

JUNTA ECONÓMICA INTERPROVINCIAL DE CANARIAS (1974): *Estudio sobre industrialización de la Región Canaria: Análisis de la Estructura Industrial*. Santa Cruz de Tenerife: Junta Económica Interprovincial de Canarias.

MARTÍN MARTÍN, V.O. (1997a): *Transformaciones espaciales recientes en el Sur de Tenerife*. Tesis Doctoral inédita. Departamento de Geografía- Universidad de La Laguna.

MARTÍN MARTÍN, V.O. (1997b): “Cambios en los usos del suelo en el litoral del Sur de Tenerife”. *Dinámica litoral-interior, Actas del XV Congreso de Geógrafos Españoles*. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, pp. 431-440.

MARTÍN MARTÍN, V.O. (1999a): “Los grandes propietarios de la tierra ante el desarrollo urbano-turístico en el sur de Tenerife”. *Ería* 49, pp.185-202.

MARTÍN MARTÍN, V.O. (1999b): “Tenerife: coyuntura económica y transformación espacial en una isla turística”. *Cuadernos de Turismo* 3, pp. 69-91.

MARTÍN MARTÍN, V.O. (2000): *El turismo en el Sur de Tenerife: de la renta agraria a la renta del ocio*. Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife: Cabildos Insulares.

MARTÍN MARTÍN, V.O. (2005): “De la agricultura al turismo”. *Basa* 28, pp.44-49.

MORALES MATOS, G. y HERNÁNDEZ TORRES, S. (1995): “Los polígonos industriales en Canarias: implantación y problemática”. En *Actas XIV Coloquio Nacional de Geografía*. Salamanca: Asociación de Geógrafos Españoles (AGE) – Universidad de Salamanca, pp. 373.376.

PAREJO, A. (2001): “Industrialización, desindustrialización y nueva industrialización de las regiones españolas (1950-2000). Un enfoque desde la historia económica. *Revista de Historia Industrial* 19-20, pp. 15-75.

PROYECCIONES Y ESTUDIOS TRANSNACIONALES (PROYECTRAN) – CONSERVACIÓN DE EMPLEO, INDUSTRIA Y COMERCIO DEL GOBIERNO DE CANARIAS. (2008): *Estudio sobre la situación del espacio industrial de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife. (En línea) http://www.gobiernodecanarias.org/industria/temas/oic/doc/1_Espacio_ind_Canarias_2008.pdf [Consultado el 2 de junio de 2016].

RODRÍGUEZ MARTÍN, J.A. (1983): “La Industria”. AFONSO, L. (Dir.): *Geografía de Canarias*. Tomo 3, Capítulo X. Santa Cruz de Tenerife: Interinsular Canaria, pp. 233-262.

RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ DE ACUÑA, F. (2004): *Los Planes de Desarrollo en Canarias 1964-1976. Idoneidad, Aportaciones y Cumplimiento*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea.

SANTANA SANTANA, M.C. (1993): *La producción de espacio turístico en Canarias: el ejemplo del municipio de Adeje en el Sur de Tenerife*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular.

VILLALBA MORENO, E. (1978): *Estudio del cultivo del tomate en Tenerife y Gran Canaria*. Santa Cruz de Tenerife: Gráficas Tenerife.

7.3. FUENTES HEMEROGRÁFICAS

DIARIO DE AVISOS. Santa Cruz de Tenerife (1960 – 1980).

ECO DE CANARIAS. Las Palmas de Gran Canaria (1960 – 1980).

FALANGE: Diario de La Tarde. Las palmas de Gran Canaria (1960 - 1963).

LA PROVINCIA. Santa Cruz de Tenerife (1960 – 1980).