



Grado en Historia

Año académico: 2018/2019

Título: Los intentos de industrialización en Canarias: El caso del Polígono Industrial Valle de Güímar

Trabajo realizado por: Olga Esther Hernández Morín

Tutorizado por: Pedro Bonoso González Pérez

ÍNDICE

Resumen	1
1) Introducción	3
2) La evolución de la industria española	5
3) Las particularidades de la situación canaria	13
4) El Polígono Industrial Valle de Güímar	17
4-1) La ubicación	17
4-2) La gestación del proyecto	20
4-3) El desarrollo del proyecto	23
4-4) La intervención de la sociedad civil	26
4-5) Los cambios legales y la respuesta política	29
5) Conclusiones	33
6) Bibliografía	35

Resumen:

La industrialización como camino para conseguir el desarrollo fue la obsesión en la España de los años 60 del siglo pasado. Con esta intención, en Canarias, los Cabildos Insulares se centraron en la instalación de polígonos industriales, que había sido el mecanismo básico aplicado durante el periodo en otras zonas del país, en el convencimiento de que en Canarias también funcionaría. Sin embargo, las condiciones estructurales de las Islas no parecían las adecuadas, como pusieron más tarde de manifiesto diversos estudios que se encargaron sobre la cuestión.

En este contexto, a finales de los sesenta del pasado siglo, con el impulso principal del Cabildo Insular de Tenerife, se emprendió el proyecto de crear una zona industrial en la zona costera de los municipios de Candelaria, Arafo y Güímar.

Tras realizar todos los trámites legales y administrativos necesarios para la puesta en marcha del Polígono Industrial del Valle de Güímar, y a causa de que la *crisis del petróleo* había llevado la economía occidental a una fase recesiva, la instalación de las empresas tardó en responder a las expectativas que el proyecto había despertado.

Simultáneamente se va desarrollando un sentimiento ecologista que se transformará en un movimiento organizado cuyos objetivos, entre otros, era la defensa de la zona conocida como el Malpaís de Güímar, que en principio estaba incluida en el área que se había proyectado el Polígono.

La asunción por el Gobierno Autónomo Canario de competencias medioambientales fue dando lugar a diversa legislación que paulatinamente aumentó tanto el nivel de protección de dicha zona, como su extensión, lo que obligó a adaptar el plan del Polígono, reduciendo su tamaño.

Con la recuperación de los años noventa, la instalación de empresas va aumentando, lo que unido a la reducción del proyecto, causó que, para el año 2006 en que se declaró la zona como Reserva Natural Especial, la ocupación del Polígono fuera completa.

Abstract:

Industrialization as the way to achieve economic development was an obsession in Spain during the sixties in the last century. Following that idea, Island Councils promoted the creation of industrial parks, as it was the basic mechanism applied during that period in other regions of the country, hoping to get the same positive result in the Canary Islands. However, the structural conditions of the Islands did not seem adequate, as it was later proven by various researches that analyzed the situation.

In this frame, during the late sixties and mainly supported by the Council of Tenerife, a project was initiated with the purpose of creating an industrial area along the coast of the Municipalities of Candelaria, Arafo and Güímar.

Following all the necessary legal and administrative procedures to establish the Valle de Güímar Industrial Park, and because of the economic recession in which the western countries were immersed due to the oil price crisis, the establishment of companies in the area did not meet the initial expectations.

Simultaneously, an ecological feeling awoke and developed an organized social movement. The purpose of which was, among others, the preservation of a space known as El Malpaís de Güímar, initially included in the area planned to accommodate the industrial park.

The assumption of environmental jurisdiction by the Autonomous Government of the Canary Islands led to the emergence of legislation that gradually increased both the level of protection and the extent of the preserved area, forcing to readjust the industrial park's plan by reducing its size.

With the economic recovery of the nineties, the number of companies settled in the industrial park increased. This, in connection with the reduction of the planned project caused that, in 2006, when the area was declared a Special Nature Reserve, the occupancy of the industrial park reached its full capacity.

1.- INTRODUCCIÓN

El presente Trabajo de Fin de Grado titulado *Los intentos de industrialización en Canarias: El caso del Polígono Industrial Valle de Güímar* integrado en la línea de investigación "Cambios sociales, económicos y políticos en Canarias en la época contemporánea" tiene un doble objetivo. En primer lugar, cumplir con la finalidad académica que requiere su redacción para la obtención del Grado en Historia, y en segundo lugar, satisfacer la curiosidad intelectual motivada por el interés en un periodo como el desarrollista en la isla de Tenerife.

El elegir el Polígono de Güímar no es fruto de capricho. Al contrario, el caso tinerfeño me pareció adecuado para profundizar en las nuevas líneas de actuación del gobierno tecnócrata en uno de sus objetivos básicos, como era suplir las deficiencias estructurales aplicando medidas que favorecieran la industrialización de las diversas zonas.

Sin embargo, desde la fecha en que comenzó este proyecto la sociedad ha experimentado un cambio de paradigma en torno a la cuestión del desarrollo, considerando que este debe ser respetuoso con valores no económicos. Además, ya no se considera que la Industria sea la única vía para llegar al crecimiento.

En este trabajo analizo el camino que este proyecto ha seguido desde sus primeros planteamientos, las gestiones administrativas y proceso legal para su creación y puesta en marcha y cómo estos cambios en la sociedad han influido en el desarrollo del Polígono Industrial Valle de Güímar.

Para poder enmarcar adecuadamente este tema, considero necesario explicar la evolución de la economía española, sobre todo la industrial, comenzando con el conocido como Plan de Estabilización, cuya proyección permitió establecer las políticas que posibilitaron este proyecto, y condicionaron su marcha en sus diferentes fases.

También es necesario establecer los planteamientos básicos de la economía de las Islas Canarias y su evolución durante el periodo estudiado.

El límite cronológico inicial del estudio será desde la puesta en marcha del Plan de Estabilización en 1959, y su finalización cuando se aprueba la *Ley de ampliación de la reserva natural especial a la totalidad del Malpaís de Güímar*,

en 2006, que cierra el proceso de la intervención de la Sociedad Civil en su evolución.

Desde el punto de vista metodológico he seguido los trabajos de Pan-Montojo, Martínez Ruíz y García Delgado que presentan gran densidad analítica y ofrecen una visión pormenorizada de aspectos cercanos al tema que abordamos.

En cuanto a la evolución de la economía de las Islas Canarias, he seguido principalmente los trabajos de los profesores Macías Hernández y Rivero Ceballos, y sobre el tema de la industrialización de Canarias, la obra del profesor Bergasa Perdomo.

En relación a la aplicación de los Planes de Desarrollo en las islas, dada la escasa bibliografía, me he basado en las obras de Rodríguez y Rodríguez de Acuña, y González Pérez.

Para aquellos aspectos, que son muchos, en los que aparece implicado el Cabildo Insular de Tenerife, he seguido las aportaciones que realiza Alejandro Cioranescu en su *Historia del Cabildo Insular de Tenerife*.

Dado que se trata de un proyecto público, ha sido necesario revisar la abundante legislación que ha afectado, tanto en su puesta en marcha como en la posterior evolución del Polígono.

Mi hipótesis de partida es que la puesta en marcha del proyecto era perfectamente consecuente con la ideología dominante en el periodo tecnócrata, que basaba el desarrollo principalmente en la industrialización. Y que precisamente ha sido la evolución de esos planteamientos lo que ha determinado su desarrollo.

Por último, puntualizar que el método de citas y bibliografía es el de la norma Harvard APA, según las directrices del curso establecido por la Biblioteca de la Universidad de La Laguna, previo a la realización de este Trabajo de Fin de Grado.

2.- LA EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA

Para poder comprender las circunstancias y planteamientos que impulsaron la creación del Polígono Industrial Valle de Güímar, es conveniente dar primero un somero repaso a la evolución del proceso desarrollista que, aparte del crecimiento económico, posibilitó un gran cambio social, comenzando desde el Plan de Estabilización de finales de la década de los cincuenta.

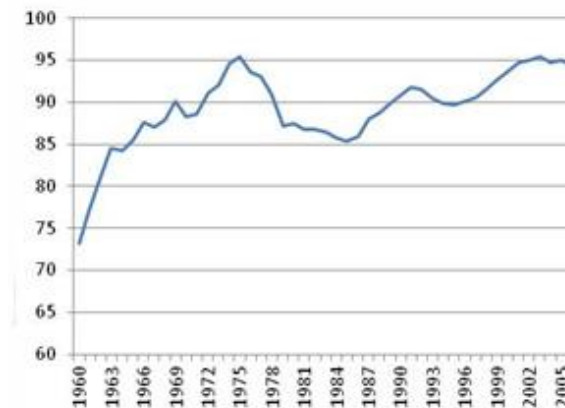


GRÁFICO 1

Evolución del PIB per cápita como tanto por ciento del de la CEE-UE

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial

En el medio siglo que comienza en los años sesenta, España consiguió unos niveles de incremento de la riqueza de gran magnitud, multiplicando por 7 el Producto Interior Bruto (PIB) real, y como puede apreciarse en el Gráfico 1, con la aproximación a los valores europeos en la mayoría de los indicadores de desarrollo.

Esta convergencia no era solo el objetivo de las élites políticas, sino de la mayor parte de la población e implicaba un cierto europeísmo colectivo que consiguió cambiar el país de una manera y a una velocidad impensables en cuanto a lo económico (Pan-Montojo, 2017), y las mentalidades.

En 1953 con los acuerdos con los Estados Unidos y el Concordato con la Santa Sede, terminó el aislamiento tanto político como económico que siguió a la Guerra Civil, y pese a que nuestra política económica continuó desenvolviéndose en un marco autárquico e intervencionista, la economía española comenzó a experimentar un notable crecimiento, aumentando la importancia del sector industrial, que en dicho periodo incrementó un 10 % su participación en el PIB (Martínez *et al*, 1982).

Sin embargo, en 1959, al final de este "decenio bisagra" (García Delgado y Jiménez, 2001: 125) que comenzó en 1951, aparecen los defectos de un sistema que se hace insostenible sobre todo por el agotamiento de las reservas y la inflación. Y es en esta coyuntura cuando una generación de tecnócratas, con el magisterio espiritual del fundador del OPUS, Josemaría Escrivá de Balaguer, y bajo la protección e influencia del Almirante Luis Carrero Blanco, entran en el Gobierno (Pan-Montojo, 2017).

En 1957 fueron nombrados Alberto Ullastres Calvo y Mariano Navarro Rubio como ministros de Comercio y Hacienda, respectivamente, y plantearon cambios de calado, cerrando el periodo autárquico con la *Ley de Liberalización y Estabilización Económica* de julio de 1959, que supuso un verdadero punto de inflexión, dando paso a una etapa de expansión en lo económico, basada en la estabilidad monetaria, la liberación interior de la economía y la aceptación de las reglas del mercado internacional (Franco, 2010). En este periodo, que durará hasta 1973, la economía española va a mostrar un intenso desarrollo cambiando no solo su capacidad productiva, sino los hábitos de consumo y de comportamiento (García Delgado y Jiménez, 2001).

Desde un punto de vista político, dado su tinte liberalizador, hubo una fuerte resistencia a estos cambios, comenzando por la del propio Franco y siguiendo por la de Juan Antonio Suanzes, Director del Instituto Nacional de Industria (INI) que había sido el principal instrumento de intervención estatal en la actividad productiva del periodo autárquico (Martínez, 2017). Pero estas trabas se vieron reducidas por la reciente incorporación de España al Fondo Monetario Internacional (FMI) y a la Organización Europea para la Cooperación y el Desarrollo (OECE), germen de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), como reconocía Ullastres (García Delgado y Jiménez, 2001).

En los años siguientes, estos cambios implicarán una de las principales contradicciones en la evolución del régimen. Si al adoptar estas decisiones económicas se pretendía su supervivencia, el éxito de las mismas creará las condiciones para la desruralización, el consumismo, la creación de una clase media y en general la modernización de la sociedad en su conjunto que impedirán su continuidad (García Delgado y Jiménez, 2001).

Pero no solo la sociedad cambió. Pese a su inmovilismo, la propia clase política sufrió una importante remodelación. Algunas de las llamadas familias del régimen, como aquellos monárquicos más vinculados a Don Juan y los carlistas, se vieron marginadas. Ante la institucionalización del Estado y las perspectivas de sucesión en la jefatura del Estado, se produjo un juego aperturista en la que el sector falangista, vinculado sobre todo a los sindicatos, asumió un cierto populismo, mientras los tecnócratas centraban su proyecto en el desarrollo económico y la configuración de un Estado Social de Derecho sin democracia (Mateos y Soto, 1997: 46-47).

Para orientar mejor la política económica, en 1962 se creó la Comisaría del Plan de Desarrollo siguiendo las recomendaciones del Banco Mundial y la OCDE, según el propio López Rodó (1992) titular de la misma.

Estos Planes de Desarrollo seguían los planteamientos de François Perroux sobre los polos de desarrollo, es decir; regiones que gracias a la inversión pública crecen más que las otras, ejerciendo luego un efecto de arrastre y que desde la planificación indicativa francesa "pasan al ordenamiento español sin incluso traducirlas" (López y Arcos, 2005: 186) así los *pôles* franceses, con sentido de centro geográfico, se convierten directamente en polos en nuestra legislación. La planificación indicativa significaba establecer programas teóricamente fijos de actuación para el sector público, mientras se proporcionaba información al sector privado, sobre el que además, se intentaba influir con medidas que favorecerían a los sectores considerados prioritarios (Mateos y Soto, 1997). Estas medidas consistían principalmente en subvenciones, facilidad de acceso al crédito oficial y descuentos en determinados impuestos.

En España se realizaron tres. El Primer Plan de Desarrollo Económico y Social fue de 1964 a 1967, el segundo de 1968 a 1971 y el tercero de 1972 a 1975.

Es necesario puntualizar que en general, y sobre todo en esa época, cuando se habla de desarrollo, sin abandonar el desarrollo rural, se consideraba primordial el desarrollo industrial. Efectivamente, la experiencia de otros países había llevado a considerar el sector secundario como aquel que marca la diferencia "y calificar de industrial a un país conlleva catalogarlo de desarrollado" (Franco, 2010: 257) y que "el desarrollo económico general

motiva un desplazamiento [...] desde la agricultura a la fabricación de productos y luego, finalmente a los servicios" (Rosengren y Gersuny, 1975: 29-30).

Hay una fuerte polémica entre los economistas sobre la efectividad de los Planes de Desarrollo, descrita ampliamente por los profesores Ramos Gorostiza y Pires Jiménez (2009), ya que algunos autores atribuyen el crecimiento a otros factores, como el bajo precio de las materias primas, la emigración, el auge del turismo y la situación económica internacional (Franco, 2010), pero lo cierto es que la industria obtuvo unos resultados verdaderamente brillantes.

Efectivamente, el sector fabril tomó un papel central en la expansión de la economía española, con un crecimiento medio del 10 % anual acumulativo entre 1960 y 1973 (García Delgado y Jiménez, 2001). Como puede apreciarse en el gráfico 2, incrementó el tanto por ciento de participación en el PIB y en la mano de obra ocupada casi ininterrumpidamente hasta 1975 (Martínez *et al*, 1982) a la vez que se iba modificando la estructura interna del sector secundario, perdiendo importancia los subsectores tradicionales, como alimentación o textil, y ganándolo otros considerados básicos como bienes de equipo, metalúrgico o el subsector químico (Franco, 2010).

La propia Ley de aprobación del Primer Plan, dedica un significativo apartado a los polos y polígonos industriales, lo cual da indicios de la importancia que se concedía a este mecanismo como motor económico (L. 194/1963), ya que en

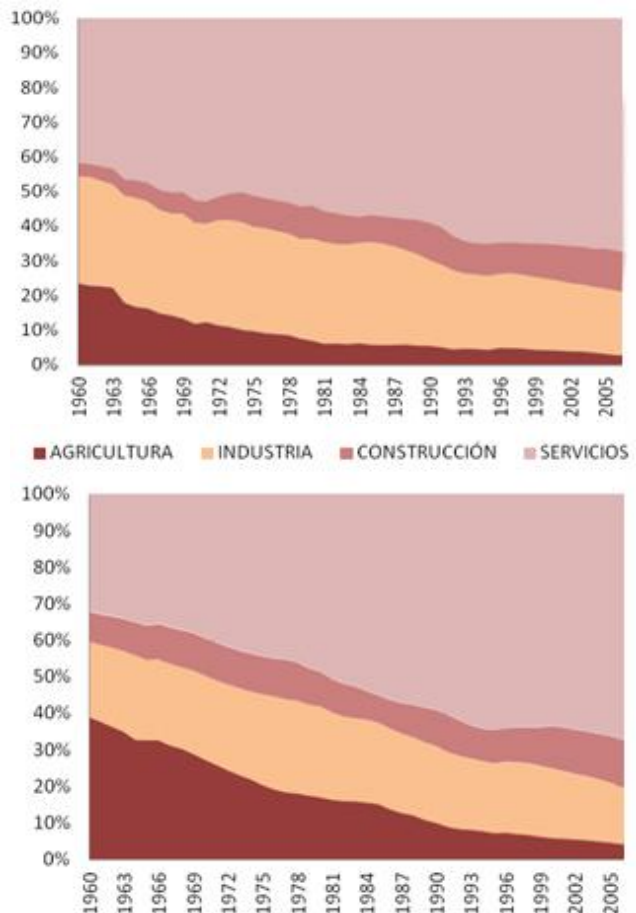


GRÁFICO 2

Tanto por ciento de participación sectorial en el PIB (arriba) y en el mercado de trabajo (abajo)

Fuente: elaboración propia con datos de Prados de la Escosura en <https://espacioinvestiga.org/>

palabras del propio López Rodó, “Se trataba de instrumentar la política de desarrollo regional en su vertiente industrial, concentrando los esfuerzos en unos núcleos de población estratégicos, dotándolos de la infraestructura necesaria” (1992: 158).

Así, estos polígonos funcionarían como impulsores de crecimiento, “en la convicción de que la industria traería consigo el desarrollo económico” (Climent, 1990: 77).

Respecto a la efectividad de este sistema para conseguir el desarrollo, la mayoría de los autores consultados consideran que dependió de cuál era la coyuntura económica en el momento en que se pusieron en marcha. Efectivamente aquellos que se crearon a comienzos del ciclo de crecimiento pudieron aprovechar dicha coyuntura y consiguieron mejores resultados que los que lo hicieron al final de dicha etapa (Climent, 1990).

El mecanismo utilizado fue la declaración de Zonas de Preferente Industrialización, cuyo régimen se había creado en la Ley 152/1963 de Industrias de Interés Preferente.

Cierto es que este crecimiento se vio favorecido por cuestiones ajenas a lo industrial. El turismo aumentó considerablemente lo que junto a las remesas de los emigrantes proporcionó las divisas necesarias para la modernización del equipo industrial, y además esa misma emigración proporcionó un colchón de seguridad para el desempleo en un periodo de grandes cambios en la estructura sectorial del mercado de trabajo.

Sin embargo, este crecimiento tenía también aspectos negativos, como el endeudamiento general de las empresas, la excesiva dependencia energética del petróleo y la pervivencia de rigideces en el mercado laboral y de un sector público industrial sobredimensionado y en el que no siempre se siguieron criterios de rentabilidad (Franco, 2010). Todos estos aspectos se pondrán de manifiesto a partir de 1973 cuando a la crisis internacional provocada por el incremento en el precio del petróleo se sume la propia crisis institucional del régimen, con el asesinato de Carrero Blanco, lo que reducirá la capacidad del Estado para tomar medidas de ajuste (García Delgado y Jiménez, 2001).

Esta crisis del petróleo fue especialmente desfavorable para la economía española. Por un lado, la recesión mundial redujo el turismo, las exportaciones y las posibilidades de emigración; por otro lado, puso de manifiesto nuestra

excesiva dependencia energética exterior, con lo que el déficit de nuestra balanza de pagos se duplicó entre 1973 y 1974 (Mateos y Soto, 1997) y esta conjunción se cebó especialmente con el sector industrial en el que predominaban sectores con escaso dinamismo, poco refinamiento tecnológico y muy consumidores de energía (García Delgado y Jiménez, 2001).

Además, la situación política, con el final biológico del régimen y la entrada de la democracia, retrasó el afrontar la crisis de manera decidida hasta 1977 con los *Pactos de la Moncloa* (Mateos y Soto, 1997). De hecho fue la situación económica, con el incremento del desempleo y la inflación disparada, la que forzó un consenso que luego se amplió a la cuestión constitucional. (Soto, 2005). Esta situación de parálisis llegó al punto que hasta que se consiguieron estos acuerdos, los salarios reales no solo no se redujeron, sino que aumentaron, pese a la inflación.

También por decisiones políticas, los precios de los productos energéticos para usos industriales no crecieron de manera proporcional a los costes, pese a que la industria española dependía del petróleo en mayor medida que la de los otros países desarrollados (Martínez *et al*, 1982). Junto a estas ineficiencias se produjeron algunos errores de previsión de la política industrial de los primeros años setenta, ya que centraron su inversión en sectores como el siderúrgico o el naval, que quedaron con enormes problemas de sobrecapacidad y competitividad (Martínez *et al*, 1982).

Durante los gobiernos de la UCD, las actuaciones para el sector industrial se centraron en la nacionalización de empresas. Más tarde, con la entrada del PSOE, se tuvo que realizar una fuerte reconversión, especialmente en los sectores más básicos ya citados, mientras que la inversión se desplomó (Franco, 2010).

Pese a que la política de saneamiento cumplió su función de reducir la inflación y produjo una cierta recuperación, tuvo un elevado coste en términos de desempleo, sobre todo en la industria (Pan-Montojo, 2017) que ya entre 1977 y 1982 había perdido 600.000 empleos, desapareciendo innumerables empresas del sector.

Ante esta situación se redactó el *Libro Blanco de la Reindustrialización*, que recogía en 1983 las principales propuestas del Ministerio de Industria, centrandose su actuación en la supervivencia de aquellas industrias que pudieran

sobrellevar la esperada incorporación a la Comunidad Económica Europea y previendo una pérdida de 72.000 puestos de trabajo hasta 1990, focalizando sus actuaciones en las regiones que más habían sufrido, a través de las Zonas de Urgente Reindustrialización, ZUR (Marín Arce, 2006).

Tras años difíciles de crisis y ajuste industrial, la integración efectiva en la Unión Europea el 1 de enero de 1986, facilitó la entrada de fondos, tanto públicos como privados que permitieron una fuerte expansión de las infraestructuras y vinculó de manera notable nuestra economía a la de los otros países de la Unión.

Vinieron así sucesivas etapas de expansión y estancamiento, vinculadas a la propia situación del continente, con altas tasas de crecimiento en los últimos años ochenta, seguidos de la desaceleración a comienzos de la siguiente década y que tocará fondo en 1994.

En esos años las principales estructuras de la economía mundial habían cambiado. La caída de los sistemas políticos de Europa del Este y la apertura comercial, establecieron el dominio de la competencia global, a la que España se enfrentaba desde la ventaja de pertenecer a una de los principales grupos regionales dada su, para entonces, completa integración en la Unión Europea. Esta globalización trastocó muchos conceptos y entre ellos la misma división entre sectores económicos. El desarrollo tecnológico que hasta entonces estaba especialmente vinculado a la industria, fue aplicado a otros sectores que algunos autores consideran nuevos, llegando a definir un sector cuaternario y otro quinario, que incluirían los servicios a las empresas, las organizaciones no gubernamentales y la administración pública (Rosengren y Gersuny, 1975).

Lo que está claro es que el sector de los servicios, que tradicionalmente y sobre todo en España se había considerado un sector con trabajadores de baja cualificación y poca aplicación de la tecnología, cambió en esos años.

Al incluir en este sector a los servicios financieros, la educación, la sanidad, el software, la distribución o el transporte, ha incrementado su importancia y cada vez se vincula más a eso que llamamos I+D+i, restando protagonismo a la industria como motor económico.

Desde 1994 se comienzan a aplicar políticas de contención vinculadas a las exigencias de la entrada en la Unión Económica y Monetaria, a las que se

sumó una vez entrado el gobierno del Partido Popular, una política de privatización y de contención fiscal. Todo ello propició el cambio de ciclo (Pan-Montojo 2017).

Volvió por tanto el crecimiento, ayudado por la bajada de los tipos de interés, lo que facilitó la inversión y a su vez ayudó a la aparición de la burbuja de la construcción, que se convirtió en la locomotora de nuestra industria, produciendo el periodo más largo de crecimiento desde el desarrollismo.

Sin embargo, ya desde 2002, diversos observadores comienzan a señalar los problemas planteados por la especulación inmobiliaria y el excesivo endeudamiento de empresas y familias, factores a los que a partir de 2004 se suma el excesivo déficit en la balanza de pagos (Pan-Montojo 2017).

En cualquier caso, en estas fechas ninguna administración intentaba ya crear polígonos industriales, dándose preferencia a los parques científicos y tecnológicos de los que se han creado más de 60 por toda la geografía española (Asociación de Parques Científicos y Tecnológicos de España).

3.- LAS PARTICULARIDADES DE LA SITUACIÓN CANARIA

Las singularidades de la economía insular que tienen su origen en el *Real Decreto de Puertos Francos de 1852*, hacen necesario un análisis de su evolución, aunque en este caso no trataré la política industrial, tan relacionada con la creación y evolución del Polígono Industrial del Valle de Güímar, que será ampliamente analizada en el apartado dedicado al mismo.

La economía canaria se había basado en la apertura al comercio internacional, lo que según los profesores Macías y Rivero (2009), provocó problemas con consecuencias posteriores:

- Por un lado, la llegada de productos agrarios del mercado internacional llevó a la ruina a aquellos agricultores que hasta entonces habían cubierto la demanda interna de dichos productos.
- Asimismo, al buscar cada ámbito insular asignar sus recursos a un producto exportador, se rompió la unidad del mercado regional, al haber islas que además de contar con mejores infraestructuras portuarias tenían productos apropiados para la exportación y que competían entre sí por captar recursos públicos o inversiones que potenciaran su actividad y "nació así el pleito insular" (2009: 94).
- Además de contribuir a la implantación de la industria pesquera y tabaquera y abaratar las materias primas para la agroalimentaria vinculada a la demanda interna, arruinaron de forma paulatina la herencia protoindustrial, ya que "casi todo venía de fuera" (Macías, 1996: 12-13).

Tras la Guerra Civil, durante el periodo autárquico, se pretendía la industrialización por la sustitución de importaciones, lo que en el caso canario era absurdo por la indisponibilidad de recursos y la pequeñez del mercado (Rodríguez, 1983). Esto supuso la eliminación efectiva de la libertad comercial y la mayor integración con la economía peninsular, además de provocar que entre 1936 y 1959 se produjera la segunda gran crisis de su historia (Macías y Rivero, 2009).

Es necesario resaltar que desde el establecimiento del Mando Económico en 1941 el intercambio con la península aumenta rápidamente. De hecho, los profesores Bergasa Perdomo y González Viéitez consideran que ese era precisamente el objetivo de dicho organismo (1995: 44).

Entre 1946 y el Plan de Estabilización de 1959, la economía canaria intentó sin éxito recuperar su legado librecambista (Macías, 2010). Con este fin, citado por el profesor Rivero Ceballos (2007: 60) la Cámara de Comercio de Tenerife elaboró un documento que recoge como primera aspiración el "restablecimiento en la medida de lo posible, del régimen de libertad comercial". Durante este periodo se produce una fuerte emigración transatlántica, principalmente a Venezuela, que amortiguó tensiones sociales, al disminuir el desempleo a la vez que proporcionó una fuente de divisas procedentes de las remesas de dichos emigrantes (Brito, 1981).

El Plan de Estabilización, devolvió a la economía canaria toda la riqueza generada por su actividad exportadora y su capacidad de compra al exterior (Macías, 2010), mientras se va produciendo una mayor interrelación con la economía del resto del Estado que se explica por la mayor competencia de la oferta peninsular y la demanda de productos canarios, el incremento de los servicios públicos y una mayor presencia de empresas peninsulares (Rodríguez, 1983). De tal forma que en 1960 los envíos de plátanos al mercado peninsular duplicaron los realizados al extranjero (Macías, 2010).

La apertura de la economía española, el incremento de la renta de la población europea, la generalización de los periodos vacacionales y las mejoras en la aeronáutica propiciaron el crecimiento del turismo, que si bien benefició a todo el país, fue de especial importancia en Canarias (Macías y Rivero, 2009).

El turismo transformó todo. Por un lado, alteró la composición y distribución de la población activa, con una fuerte disminución del sector primario, mientras la fuerza laboral en los servicios se duplicará entre 1961 y 1977 (Brito, 1981). Por otro lado, el PIB creció a una tasa anual del 7,2 % entre 1959 y 1975, aunque per cápita lo hizo solo al 5,1% por la recuperación demográfica y la disminución de la emigración (Macías, 2010). La construcción también aumentó, empujada por el turismo y por el incremento de la población.

Se crearon nuevos emporios de riqueza donde antes había eriales y la población se desplazó hacia las ciudades y a las zonas más relacionadas con el turismo. Esto propició un proceso de proletarización (Macías y Rivero, 2009).

En 1972 la *Ley del Régimen Económico y Fiscal*, recuperaba parte del espíritu librecambista y establecía una libertad comercial superior a la peninsular, incluyendo la no aplicación de los monopolios y estableciendo un Arbitrio

Insular, cuya finalidad no era proteccionista, sino recaudatoria (Rivero, 2007), proporcionando financiación a las corporaciones locales (Macías, 2001). Con esta Ley se crea la Junta Interprovincial de Arbitrios Insulares, con la función de recaudar y repartir estos fondos por igual entre las Mancomunidades Provinciales, donde a su vez se repartían entre las Islas en función de sus habitantes, correspondiendo un 60 % a los Cabildos Insulares y el resto a los Ayuntamientos (Rivero, 2007).

Sin embargo, los efectos de la crisis del 73 anularon lo que de beneficioso hubiera podido tener este régimen. Sus efectos sobre el turismo la hizo especialmente dura con las Islas, donde creció el paro y la inflación por encima de la media española (Macías y Rivero, 2009).

Entre 1978 y 1994 se producen una serie de cambios institucionales que impulsaron las tendencias al crecimiento (Rivero, 2007). Ya desde 1976 se había reclamado un estatuto de autonomía con amplias competencias, lo que no se correspondía con su tramitación por la vía del Art. 143 de la Constitución. Además, la incapacidad de superar antiguos enfrentamientos reprodujo la dinámica insularista sobre la regionalista, al establecer la circunscripción electoral insular (Macías, 2010). La aprobación del Estatuto de Autonomía en agosto de 1982 generó un nuevo ámbito de decisión que determinó las políticas de asignación de recursos y distribución, y al menos en teoría, garantizaba el diferente trato fiscal respecto a la península (Rivero, 2007).

La posterior entrada de España en la Comunidad Europea planteó dos cuestiones: la de la forma de integración y la del encaje de las especificidades del régimen fiscal canario en la normativa europea (Rivero, 2007).

En primer lugar, había que decidir la forma en que Canarias se integraría en Europa, optándose por mantener la vieja posición de país tercero en materia fiscal y aduanera, lo que en seguida mostró sus deficiencias, al quedar el tomate y el plátano como productos extracomunitarios, y perder ventajas sobre sus competidores, a la vez que las importaciones de la Unión Europea quedaban exentas del arbitrio de entrada (Macías, 2010).

Más tarde el Parlamento de Canarias optó por una mayor integración, que implicaba su inclusión en la política agraria y pesquera y en la política comercial y aduanera, en aquello que fuera necesario.

De tal forma que en 1991 se formalizó esta integración con la aprobación del Reglamento 1911/91 que, atendiendo a la lejanía y la insularidad, incluía determinadas especificidades, recogidas en el Programa de Opciones Específicas para las Islas Canarias (POSEICAN), por el que se integraba a Canarias en la política agraria y pesquera en las mismas condiciones que a la Península, se permitía la no aplicación del Impuesto sobre el Valor Añadido, cuyo papel asumiría el Impuesto General Indirecto Canario que serviría para financiar a la Comunidad Autónoma y a los Cabildos Insulares, y se establecía un periodo transitorio para la integración en el sistema arancelario europeo (Rivero, 2007).

También se estableció un Régimen Especial de Abastecimientos que permitía que los productos básicos para el consumo siguieran adquiriéndose a precios internacionales (Macías, 2001).

La reforma del Régimen Económico y Fiscal realizada en 1994 creó nuevos incentivos como la exención de determinados impuestos, la reserva para inversiones o la creación de la Zona Especial Canaria (ZEC) (Rivero, 2007).

Las consecuencias de todos estos cambios han sido notables. Las infraestructuras y equipamientos crecieron enormemente, ayudados por la llegada a la región de fondos comunitarios, y el cambio de ciclo internacional ayudó al turismo, lo que junto a los bajos tipos de interés favoreció a la construcción, consiguiéndose una notable reducción de las diferencias de renta con la península y con Europa (Rivero, 2007).

4.- EL POLÍGONO INDUSTRIAL VALLE DE GÜÍMAR

4.1.- La ubicación

Como ya señalamos, en Canarias históricamente el crecimiento había venido de la mano de la apertura comercial, y uno de los problemas que se derivaban de este modelo era la dificultad de desarrollo industrial a causa de la competencia de los productos extranjeros a precios internacionales. Pese a esto, la ideología económica dominante en los años sesenta, consideraba de especial importancia el crecimiento del sector secundario como potenciador del desarrollo, por lo que era lógico el hacer lo posible por conseguirlo.

Hay que destacar que los diversos estudios que se realizaron sobre la industrialización en Canarias, señalaban las dificultades para conseguirla. Sin embargo, una vez tomada la decisión de facilitar la creación de industria, había que buscar los mecanismos y localizaciones que las minimizaran en lo posible. El mecanismo básico para la industrialización era la creación de polígonos industriales, como establecía en su artículo séptimo la propia *Ley por la que se aprueba el Plan de Desarrollo Económico y Social para el periodo 1964/1967*, que dice "Para el fomento de la industrialización se crearán polos de desarrollo, polos de promoción y polígonos industriales" (L 194/1963 p. 18191). La Ley establecía que estos polígonos se instalaran en aquellas regiones de bajo nivel de renta que no cumplieran las condiciones para crear en ellas polos de desarrollo, por lo que fue la solución aplicada en Canarias.

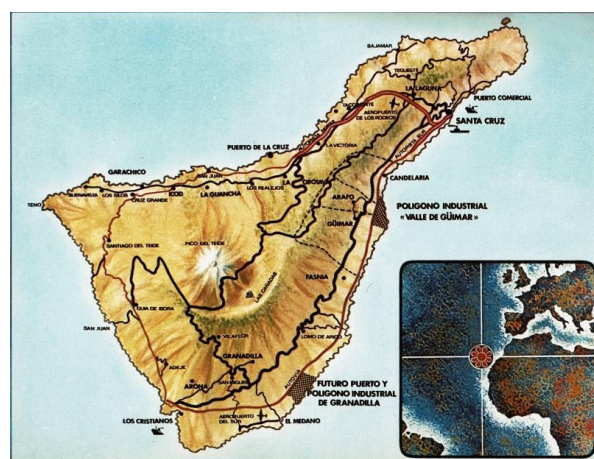


Imagen 2

Mapa de las posibilidades industriales de Tenerife

Fuente: Oficina de Promoción Industrial del Cabildo de Tenerife 1979

El lugar elegido se encuentra junto al mar entre los municipios de Candelaria, Arafo y Güímar, y ya en 1960 se había planteado el emplazamiento del segundo aeropuerto de la Isla en este lugar (Cioranescu, 1988) dadas sus condiciones naturales y cercanía a la capital. Ahora había que esperar al establecimiento de diferentes industrias. Había que hacerlo atractivo.

La decisión de la localización para una empresa tiene un carácter estratégico, es decir; es una decisión difícil de cambiar en el corto y medio plazo, por lo que es de vital importancia asegurar que una vez tomada sea la acertada (Del Valle y Gómez, 1998). Aún más en el caso de una empresa industrial, al precisar mayores inversiones en instalación y determinar una serie de parámetros que condicionarán su desarrollo futuro y sus posibilidades de competir.

Pero para el emplazamiento de una industria hay factores, cuyo análisis es necesario. En esta cuestión seguiré los criterios señalados al respecto por la Profesora Moreno Perdigón (2013), que son:

- **Coste del transporte:** tanto de aquellos factores necesarios para la producción, como del acceso a la energía, el suministro de agua, las materias primas o los trabajadores, como el de los productos una vez terminados.

En el caso de Canarias, hay que reseñar que, como resaltaron tantos estudios sobre la cuestión, las Islas tienen el problema de su lejanía y falta de materias primas.

Sin embargo, y una vez decidida la creación de una zona industrial en Tenerife, el emplazamiento del Polígono gozaba de las mejores condiciones. Por un lado, desde 1963 estaba planificada la construcción de la Autopista del Sur (Cioranescu, 1988) y en el momento de la decisión de poner en marcha una zona industrial, las obras avanzaban a buen ritmo, dado que el Cabildo había conseguido acelerar los plazos mediante su implicación en la financiación, de tal forma que en abril de 1971 se inauguraba su tramo final (González Pérez, 2014). Por otro lado, en 1967, el Ministro del Aire se comprometió con el proyecto del nuevo aeropuerto, cuyos terrenos en Granadilla habían sido ya adquiridos casi al completo en 1971. Así que gracias a la combinación de estos proyectos, el Polígono contaría en el futuro con buenas comunicaciones con dos aeropuertos y el principal puerto de la Isla.

A esto habría que sumar la posibilidad de obtención en la zona de recursos hidrológicos y la cercanía de una central eléctrica, la de Caletillas, que proporcionarían los imprescindibles suministros.

- **Distancia al mercado:** considerando no solo la distancia geográfica, sino la disponibilidad de las adecuadas infraestructuras de transporte, de esta manera, la autopista del Sur TF-1, proporcionaba al Polígono un medio de comunicación rápido a la mayor aglomeración de población situada en Santa Cruz, capital de la isla.
- **Aglomeración:** es decir, la ubicación de industrias en una misma zona, lo que dependiendo de las características de la empresa puede ser de importancia. Algunas empresas pueden precisar de industria auxiliar o determinados servicios prestados por otras empresas. En realidad era la concentración de empresas la filosofía implícita en la creación de cualquier polígono industrial.
- **Infraestructuras:** incluyendo las de transporte y comunicaciones de la zona, pero también aquellas que afectan directamente su organización interna; como por ejemplo, que el ancho de la calle permita la entrada de camiones de gran tonelaje, etc.

La urbanización de un polígono industrial, requiere de espacio suficiente para la creación de las infraestructuras internas, lo que tratándose de una Isla con una orografía montañosa, se da en pocos lugares, uno de los cuales era el del Valle de Güímar.

- **Precio:** No solo hay que considerar el coste del metro cuadrado de suelo, sino que habrá que tener en cuenta las facilidades de financiación y los costes de construcción e instalación.

Los terrenos del Polígono Industrial Valle de Güímar comenzaron ofreciéndose a un precio que oscilaba entre las 600 y las 800 pesetas por metro cuadrado, según el tamaño de las parcelas, pero además se daban facilidades de pago, entregando un 40 % en el momento de la compra y cuatro pagos semestrales del 15 % cada uno (*Diario de Avisos*, 07/07/1976) Por lo que respecta a los costes de construcción, el emplazamiento elegido abarataba los costes de desmonte, al tratarse de un terreno llano.

- **Fiscalidad:** considerada por la mayor parte de la literatura como un factor de importancia relativa.

Dados los antecedentes de un tratamiento fiscal diferenciado para Canarias, era de esperar que se utilizara este recurso también en su industrialización, por lo que diversas leyes, desde la declaración de Canarias como Zona de Preferente Localización Industrial, utilizaron este reclamo para las empresas.

4.2. -La gestación del proyecto

En el debate generado por la elaboración de los planes de desarrollo se determinó la conveniencia de redactar un Plan de Desarrollo Económico para las Canarias (González Pérez, 2014), que se plasmaría en el Anexo XXXI, incluido en la propia Ley del primer plan y publicado en diversos Boletines del Estado entre agosto y septiembre de 1964.

Este Anexo en su apartado sobre la industria, destaca las dificultades de industrialización de la región, que entre otras, serían el tamaño reducido del mercado interno, la distancia a otros mercados, la escasez de energía y de recursos hidráulicos y la falta de materias primas, hasta el punto que "no puede pensarse a corto plazo en un intenso crecimiento de la industria" (Anexo XXXI, p. 12094).

Con estos puntos de partida y con espíritu pragmático, el Plan para Canarias, se centró en intentar paliar parte de estos condicionantes que afectaban a la posibilidad de una futura industrialización, concentrándose en la electrificación de las Islas y en la inversión en infraestructuras como carreteras, puertos y aeropuertos (González Pérez, 2014).

El segundo Plan de Desarrollo, además de continuar con la inversión en infraestructuras, también comenzó a plantear el estudio de las posibilidades industriales de Canarias, que se concretaron en el *Estudio sobre la Industrialización de Canarias Fase I* (Rodríguez de Acuña, 2004), encargado por la comisaría del Plan y la OCDE a la empresa Mitsui Consultants en 1971, que fue la base para la declaración de Canarias como Zona de Preferente Localización Industrial en marzo de 1969 (Rodríguez de Acuña, 2004), en la que se incluían solo una serie de actividades industriales, vinculadas al sector agropecuario y la pesca (D. 484/1969).

Sin embargo, volvía a remarcar los problemas estructurales de Canarias para la industrialización: escasez de materias primas, falta de recursos energéticos e hidráulicos, dificultades de transporte y reducidas dimensiones de las empresas y del mercado interno (Rodríguez de Acuña, 1979).

En estas circunstancias, toman la iniciativa las corporaciones locales, cuyos primeros resultados son la realización de nuevos estudios sobre esta cuestión, como el encargado al Banco Urquijo por el Cabildo Insular de Tenerife (Luxán y Bergasa, 2012).

Es en este contexto, es en el que se producen los primeros contactos sobre la creación de una zona industrial en Tenerife entre el Cabildo y la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Santa Cruz de Tenerife, que el 2 de agosto de 1968 acuerdan ir comprando terrenos con el fin de crear un polígono industrial en la costa de Candelaria, Arafo y Güímar (Cioranescu, 1988).

Complementa lo expuesto, la noticia que el 16 enero de 1969, recogía *ABC* en su edición de Madrid, sobre la intención del Cabildo de establecer una gran zona fabril en la zona Candelaria-Güímar, que incluiría un muelle.

Este mismo periódico se hace eco el 25 octubre de ese año de la propuesta de José Miguel Galván Bello, presidente del Cabildo Insular de Tenerife desde 1964, de crear una empresa mixta para la promoción industrial de la Isla y de la necesidad de delimitar el futuro Polígono en la zona de Güímar.

Para estas cuestiones se aprovechó que ya había un acuerdo del Cabildo con Doxiadis Ibérica SA, una empresa especializada en planeamiento urbano, para la realización del Plan Insular de Ordenación Urbana de Tenerife (Acta del Pleno del Cabildo Insular de fecha 24 de mayo de 1967). Por lo que se decidió encargar a esta misma empresa el Proyecto de Delimitación del Polígono Industrial, que fue entregado al Cabildo en mayo de 1970 y fue aprobado por el pleno de esta institución en una reunión extraordinaria celebrada el 16 de julio de 1970, tras lo que pasó a un proceso de información pública y a los ayuntamientos implicados.

Se observa a lo largo de todo el proceso que el promotor principal del proyecto es el Cabildo de Tenerife, que hasta 1971 presidió José Miguel Galván Bello, considerado el impulsor de esta idea, así como de la autopista del Sur y del Aeropuerto de Granadilla (Fernández del Castillo, 1984; González Pérez, 2014; Zurita, 2007). También es de destacar que en toda la documentación generada

se resalta que se trata de un proyecto de "ejecución inmediata" (Actas del Pleno del Cabildo Insular de fecha 16/07/1970, 28/10/1970 y otras).

En 1971 se presentó el Informe sobre *La Industrialización en Canarias Fase II*, realizado por Mitsui Consultants, en el que se proponían algunas actividades industriales no recogidas en el antiguo *Decreto de Zonas de Preferente Localización Industrial* (Mitsui, 1971), que tendría su reflejo en un nuevo Decreto 1560/1972 del mes de junio (Rodríguez de Acuña, 2004), que además de ampliar las actividades promovidas, daba la posibilidad de tomar en consideración cualquier otra que se pudiera ver como adecuada por el Ministerio de Industria.

El informe de Mitsui (1971) resaltaba las posibles ventajas de localización industrial en Tenerife: situado en un importante cruce de rutas marítimas intercontinentales, cuenta con abundante fuerza de trabajo, bajos salarios y la preexistencia de una refinería que podría proporcionar materia prima a algunas industrias. De mayor envergadura eran los inconvenientes: inexistencia de materias primas, con escasas excepciones, irregularidad de suministro de agua y energía, limitada capacidad de financiación local y lejanía de los mercados. Y a todas estas deficiencias habría que sumar la inexistencia de trabajadores especializados (Rodríguez de Acuña, 1979). Dicho informe ya recoge el proyecto de 610 ha en los municipios de Candelaria, Arafo y Güímar como zona de promoción industrial.

El día 10 de enero de 1972, *Diario de Avisos* se hace eco de la dotación presupuestaria para afrontar los primeros gastos del Polígono y el 21 de julio de ese año, terminados ya los diversos trámites, fue publicada en el BOE la aprobación de la delimitación, las previsiones de planeamiento y precios máximos y mínimos del Polígono Industrial del Valle de Güímar mediante el Decreto 2177/1972. Simultáneamente, en julio de 1972, se aprobó la *Ley del Régimen Económico-Fiscal de Canarias*, que recuperaba el espíritu librecambista y que en su artículo 7, señala que "se amplían sensiblemente, tanto en el aspecto territorial como en el sectorial, las posibilidades que ofrece la legislación de industrias de interés preferente" (L. 30/1972: 13288).

Además, por estas fechas se estaban dando los pasos para la creación de la Asociación Mixta de Compensación del Polígono Industrial Valle de Güímar, que se constituyó en septiembre de 1972 y cuya función sería la urbanización

de la zona y la venta posterior de las parcelas. El plan era que los propietarios de los terrenos participaran en dicha asociación, según el procedimiento establecido en el *Decreto 1006/1966, de 7 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Reparcelaciones de Suelo afectado por Planes de Ordenación Urbana*.

Esta Asociación quedó compuesta por su principal promotor, el Cabildo de Tenerife con un 35 %, la Caja General de Ahorros y Monte de Piedad de Santa Cruz de Tenerife con otro 35 % y el INUR, Instituto Nacional de Urbanización, organismo dependiente del Ministerio de Vivienda con un 30 % (Geodos, 2005). La Caja aportaba buena parte de los terrenos, de los que era propietaria.

Una vez creada la Asociación Mixta fue necesario corregir el Decreto de delimitación 2177/1972, por otro de igual título de julio de 1973, dado que se habían observado ciertos defectos en el anterior. Además, este segundo Decreto recoge que pese a haberse producido la invitación a los propietarios de los terrenos para sumarse a la asociación; es decir, aportar sus tierras y participar de la Asociación Mixta, dicha invitación no había obtenido resultado alguno, si exceptuamos los terrenos aportados por la Caja (D. 1887/1973).

4.3.- El Desarrollo del Proyecto

A partir de la creación de la Asociación Mixta y la promulgación del Decreto de delimitación, se va produciendo la concreción de los diferentes planes, que van teniendo su reflejo en diversa legislación:

- Orden Ministerial de 7 de diciembre de 1973 que aprueba el proyecto de expropiación, de acuerdo al Decreto 2854/1964 sobre cómo tramitar dichas expropiaciones en los polos de desarrollo industrial.
- Orden Ministerial de 15 de diciembre de 1973 en la que se aprueba el Plan Parcial de Ordenación.
- Orden Ministerial de 23 de enero de 1974 que aprueba el proyecto de

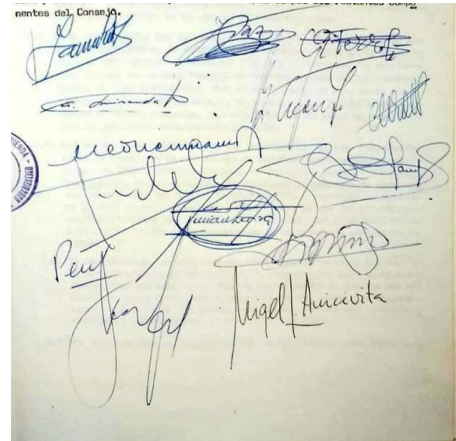


Imagen 3

Firmas del Acta de Constitución de la Asociación Mixta

Fuente: Foto de la autora

explanación y pavimentación, alcantarillado y abastecimiento de aguas.

- Orden Ministerial 11 de octubre 1974 que aprueba el proyecto de Depósitos Reguladores.
- Orden Ministerial 24 de octubre 1974 que aprueba el proyecto de Conducción de Aguas.

En estos planes se recogía que la localización del Polígono estaba prevista entre la Autopista del Sur y el mar, con un total de 610 ha, de las que 350 ha, serían parcelas de uso industrial. De este espacio, un 60 % estaría ocupado por industrias de gran tamaño. La zona administrativa se preveía de 5,4 ha y para zonas verdes se destinaban nada menos que 142,6 ha, ya que en esta zona se encuentra Montaña Grande, un gran cono volcánico de difícil urbanización. También se proyectaba la construcción de zonas deportivas, edificios docentes y religiosos y restaurantes, que en su mayoría nunca se hicieron.

Hay que tener en cuenta que en los terrenos previstos se encontraban tres pequeños núcleos poblacionales tradicionales, El Socorro, Playa de la Viuda y Playa de la Lima, que, pese a incluirse en el Plan Parcial, ya en el Decreto de delimitación se les asignaba la categoría de "usos especiales" impidiendo su expropiación (D. 1887/1973: 15496).

En la fotografía aérea que muestra la imagen 4, se ve cuál era la situación de la zona antes de comenzar los trabajos, y la posición de esos poblados.

La obra se dividía en tres fases (Oficina de Promoción Industrial del Cabildo de Tenerife, 1979). Como

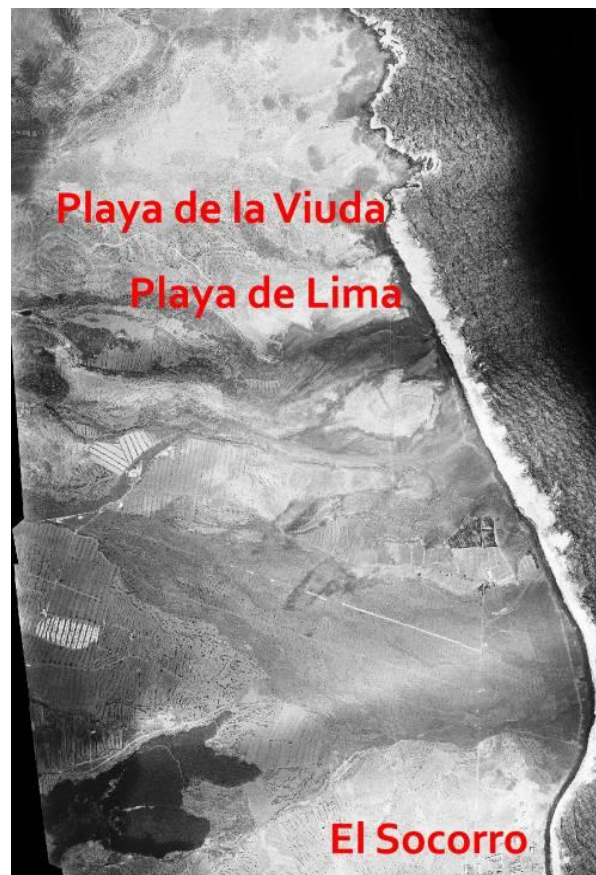


Imagen 4

Ortofoto de la zona en 1952

Fuente: Elaboración propia con imágenes de IDE Canarias

puede observarse en las imágenes 5 y 6, en la primera de ellas se urbanizaría el total de la zona correspondiente al municipio de Candelaria y la mayor parte de la de Arafo, en la segunda le tocaría al resto de Arafo y la última correspondería casi exactamente a la zona de Güímar.

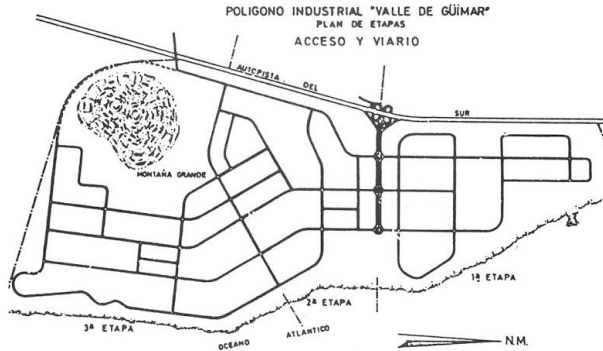


Imagen 5
Plan de Fases
 Fuente: Cabildo 1979



Imagen 6
Zonas de cada municipio
 Fuente: elaboración propia sobre imagen de IDE Canarias

Las obras de urbanización de la primera fase se iniciaron en noviembre de 1975, estando previsto finalizar la explanación, el alcantarillado y abastecimiento de aguas en agosto de 1977, esperando a que se produjeran las primeras adjudicaciones para comenzar las de electrificación (*Diario de Avisos 07/07/1976*). En la imagen 7 se puede apreciar el estado de las obras en estas fechas.

Para ese momento un Decreto de 8 de abril y una Orden de 23 de diciembre de 1976 ampliaban el plazo y los beneficios de la calificación de Zonas de Preferente Localización Industrial. Estos beneficios se centraban en reducciones impositivas, libertad de amortización durante los primeros cinco años, acceso al crédito oficial, y subvenciones vinculadas a la creación de empleo (D. 1096/1976 y OM. 3036/1973).

Los planes eran comenzar con la subasta de las parcelas en otoño de 1976

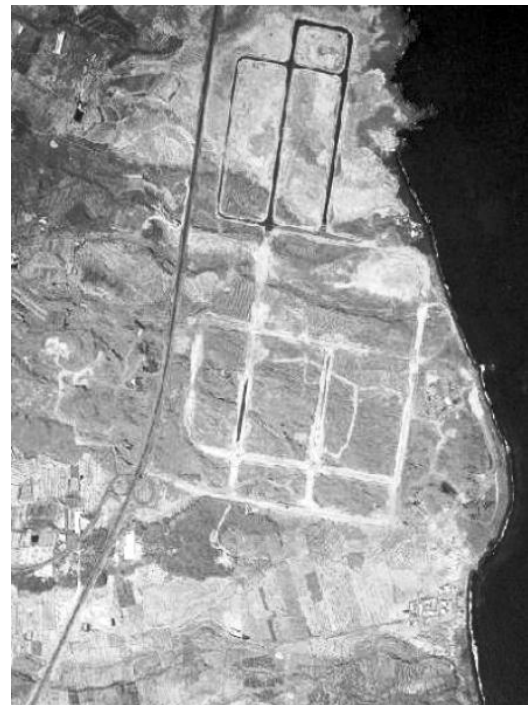


Imagen 7
Ortofoto de la zona en 1977
 Fuente: Cartografía de Canarias

(*Diario de Avisos* 07/07/1976) que se adjudicarían a un precio de 700 ptas./m² con la posibilidad de financiarlas a través de préstamos concedidos por la Caja de Ahorros que, como ya se señaló, era uno de los socios de la Asociación Mixta (*Diario de Avisos* 22/10/1976).

La primera gran industria que se instaló en el Polígono fue Litografías Romero (Hidalgo, 2016), algo comprensible dado que el Cabildo y la Caja de Ahorros estaban entre sus principales accionistas.



Imagen 8

Anuncio publicado en *Diario de Avisos* en mayo de 1980

En septiembre de 1979 se amplió de nuevo el plazo para acogerse a los beneficios de la Zona de Preferente Localización Industrial, lo que permitió dar nuevos empujes en la colocación de las parcelas.

En 1981 se produjo un cambio en los participantes en la Asociación Mixta, ya que el SEPES asumió los bienes pertenecientes al extinguido INUR, lo que también ocurriría en 1984 con la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Santa Cruz de Tenerife que se fusionó con la Caja de Ahorros Insular de La Palma para formar Cajacanarias (Carnero y Nuez, 2005).

Lo cierto es que en 1982 no se había avanzado en la colocación de parcelas, (Bethencourt, 1982) y en 1984 solo se habían instalado 30 empresas y vendido el 30 % del suelo útil.

4-4.- La Intervención de la Sociedad Civil

Las primeras asociaciones de carácter ecologista en Canarias comienzan a actuar a finales de los años sesenta, constituyéndose la Asociación Canaria de Amigos de la Naturaleza (ASCAN) en 1970 y la Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN) en 1971. Pocos años después, a mediados de los setenta, se crean diversos colectivos con un marcado carácter sociopolítico (Brito Díaz, 2015).

En este ambiente de creciente preocupación social por las cuestiones medioambientales, aparecen las primeras muestras de preocupación por el posible perjuicio ecológico producido por una instalación industrial, antes incluso de que se terminaran las obras de acondicionamiento del Polígono. Como ejemplo, en 1976, en una entrevista realizada a Julián Zafra Moreno, entonces Alcalde de Güímar, aseguraba "El Ayuntamiento... tiene la potestad, el derecho de impedir el establecimiento de una determinada industria, nosotros no queremos contaminación" (*Diario de Avisos* 27/06/1976: 11).

A partir de los años ochenta, diversos grupos ecologistas desarrollan una importante actividad, marcada por su ámbito de actuación local (Brito Díaz, 2017). Estos grupos suelen combinar su preocupación por la naturaleza con otros de tipo social, feminista y pacifista (Ben Magec, 2011) y entre estos grupos aparece en Güímar el Grupo Ecologista Tabona, que junto a ATAN, se distinguirá por sus actuaciones en defensa del Malpaís de Güímar.

La atención a esta cuestión provoca que el propio Cabildo, que había sido el principal impulsor del Polígono, comience a buscar formas de compaginar su uso industrial con la protección de la naturaleza en la zona (*Diario de Avisos* 23/05/1984).

Dentro de la asunción de competencias por la Comunidad Autónoma, el Real Decreto 2614/1985 transfería a estas las competencias en las cuestiones de conservación de la naturaleza, por lo que dos años después, el Gobierno de Canarias por la Ley 12/1987 de *Declaración de Espacios Naturales de Canarias*, declaró la zona como Paraje Natural de Interés Nacional en el ámbito de la Comunidad Autónoma y en esa misma Ley, daba un año para que las normas de planeamiento urbano se adaptaran a esta situación (L 12/1987), plazo que no se cumplió (Alonso, 1991).

En la imagen 9, que corresponde a ese momento, se aprecia que en 1987 solo



Imagen 9
Ortofoto de la zona en 1987
Fuente: IDE Canarias

se habían realizado trabajos en la primera fase, por lo que probablemente dicha declaración produjo una pérdida menor y como puede observarse, muchas parcelas de lo urbanizado, continuaban sin ocuparse, por lo que a finales de los 80 se decidió reducir su tamaño para facilitar su venta (Hidalgo, 2016).

A la cuestión de la defensa de la naturaleza que planteaba limitar el desarrollo previsto de la Zona Industrial, se sumó un movimiento de carácter cultural por la defensa del Camino del Socorro.

En 1985 comienza a actuar la Asociación Cultural Patrimonio de Güímar, cuya constitución oficial se realizó en enero de 1990, y cuyas primeras actuaciones se centraron en la defensa de este Camino (Campos, 1994), convocando manifestaciones que en muchos casos unían sus reivindicaciones a las de los ecologistas, sobre todo cuando se planteó la posibilidad de alterar la ruta que seguía la romería conocida como Bajada de la Virgen (*El Día* 18/10/1990 y 21/10/1990; *La Gaceta de Canarias* 23/10/1990).

En 1991 vuelve a plantearse el problema medioambiental, cuando el grupo municipal de la Asamblea Canaria Nacionalista de Güímar presenta una moción para realizar la adaptación del Plan Parcial requerida por la Ley 12/1987, a la vez que pide que se incluya la prohibición de industrias contaminantes.

La presión social va cada vez calando más en la actuación política, por lo que el 4 de diciembre de 1992, el Pleno del Ayuntamiento de Güímar decide asumir como propia la propuesta de proteger todo el Malpaís, convirtiendo al Camino del Socorro en el límite de dicha zona protegida (*Diario de Avisos* 26/03/1994).

Como era de esperar, cuando entró en el Parlamento de Canarias para su debate la nueva Ley de Espacios Naturales, los ecologistas aprovecharon para presentar un nuevo estudio sobre el Malpaís de

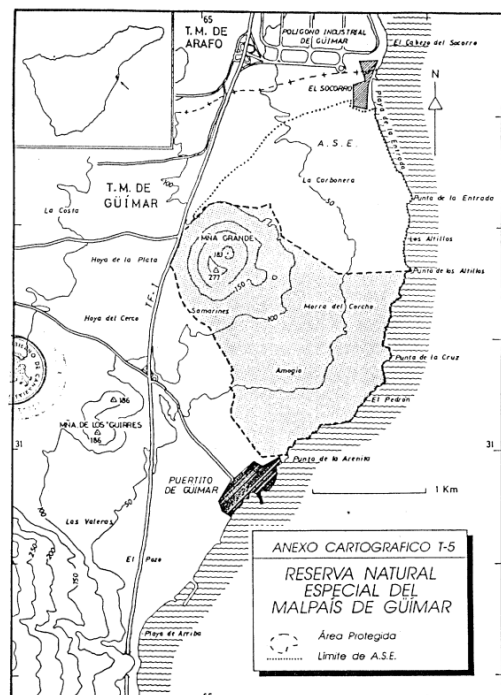


Imagen 10
Zona protegida por la Ley 12/1994
Fuente: BOC 24/12/1994

Güímar (Diario de Avisos 26/03/1994), lo que pudo influir en que la nueva Ley 12/1994 de Declaración de Espacios Naturales de Canarias se reclasificara la zona como Reserva Natural Especial, aumentando así su protección, aunque no se aumentó la superficie protegida hasta lo solicitado por los ecologistas, como puede apreciarse en la imagen 10.

4-5.- Los cambios legales y la respuesta política

En 1994 se hizo necesario adaptar el antiguo Régimen Económico-Fiscal (REF) dada la adhesión de Canarias a las estructuras de la CEE, lo que se realizó mediante la Ley 19/1994 de 6 de julio que, además de mantener algunas de las tradicionales medidas librecambistas y algunas ventajas fiscales, incluía la creación de la Zona Especial Canaria (ZEC) a la que dedica todo su título V y por el que se creaba una zona de baja tributación, que en lo referente a empresas industriales implicaba su instalación en determinadas zonas, una de las cuales era el Polígono Industrial Valle de Güímar.

Dadas las dificultades para encajar la ZEC en el ordenamiento comunitario, fue necesario reformar el REF en 1996 y de nuevo en 2000 (RD 2/2000).

Como puede apreciarse en la imagen 11, lo cierto es que pese a que ya se habían iniciado los trabajos de la segunda fase que afectaría principalmente al municipio de Güímar, el Polígono seguía estando bastante vacío casi 20 años después de su comienzo.

De hecho y pese a que aún no se había presentado la modificación del Plan Parcial, lo realizado hasta ese momento no interfería con la Reserva Natural.

A medida que se incrementa la presión social sobre la cuestión, la actuación



Imagen 11
Ortofoto de la zona en 1994

Fuente: IDE Canarias

política se va adaptando a ella, de tal forma que en diciembre de 1995, el Cabildo lanza el *Proyecto de recuperación de patrimonio ambiental en áreas de interés público y social*, dentro del cual se realizan diversas actuaciones de limpieza en el Malpaís de Güímar (*El Día* 28/08/1996), y en enero de 1996 se comienza también por parte del Cabildo la incoación del expediente para la declaración de Bien de Interés Cultural con la categoría de sitio histórico del Camino del Socorro (BOC 15/03/1996), pese a lo cual continua la presión, por parte sobre todo del Grupo Tabona, para aumentar la superficie protegida (*El Día* 14/12/1996). Pese a ello, al año siguiente se vuelve a plantear la posibilidad de cambiar el trazado del Camino del Socorro, con el beneplácito de los vecinos de la zona (*Diario de Avisos* 1/08/1997), lo que produce nuevos choques con los ecologistas.

Dadas las crecientes dificultades en el desarrollo del proyecto, en 1998 se constituyó Polgüímar, Asociación de Propietarios y Empresarios del Polígono Industrial Valle de Güímar, principalmente para defender sus intereses, ante los incumplimientos de la administración y para conseguir tener voz en futuras negociaciones (Polgüímar, 2007).

Los agentes sociales que habían intervenido más directamente en esta petición, es decir; el Grupo Tabona y la Asociación Cultural Patrimonio de Güímar, ahora convertida en la Asociación Cultural Sureste de Tenerife, deciden crear en noviembre del 2000 la Plataforma Ciudadana en Defensa del Malpaís de Güímar y el Camino del Socorro (Sabaté 2001), que además de otras actuaciones, comienza a recoger firmas para una Iniciativa Legislativa Popular (ILP) para la catalogación de todo el Malpaís de Güímar como Reserva Natural Especial (*El Día* 23/08/2001).

Por otra parte, el expediente de declaración de Sitio Histórico, culmina en octubre de 2001 cuando el Decreto 186/2001 declara el Camino

R U E D A D E P R E N S A

Arranque de la Campaña de recogida de firmas para la ILP (Iniciativa Legislativa Popular) del Malpaís de Güímar y Camino de El Socorro.
Reloj de Flores, Parque García Sanabria, Santa Cruz de Tfe.
Miércoles 18 julio 2001 11:00 h.

PERSONA DE CONTACTO: José Mesa. 678970136. josemesa@elmalpais.com
Más información sobre la Plataforma, el Malpaís de Güímar y el Camino de El Socorro en: www.elmalpais.com



La Plataforma Ciudadana en Defensa del Malpaís de Güímar y Camino de El Socorro, en activo desde noviembre del 2000, sigue el camino que se ha trazado con los mismos objetivos básicos: protección integral y alternativas de usos sostenibles del Malpaís de Güímar y del Camino de El Socorro, en su trazado original y su declaración como Bien de Interés Cultural. Desde hoy (18 julio) hasta el 10 de octubre vamos a recoger al menos 15000 firmas con las que llevar al Parlamento de Canarias una ILP : Iniciativa Legislativa Popular.

• El núcleo de esta ILP es un ARTÍCULO ÚNICO:

"Se declara Reserva Natural Especial la totalidad del Malpaís de Güímar, desde su límite con el Puerto de Güímar hasta el Camino de El Socorro en su tramo colindante con el Malpaís, incluyendo al propio Camino, en el término municipal de Güímar, pasando a denominarse Reserva Natural Especial Malpaís de Güímar y Camino de El Socorro".

Imagen 12

Anuncio del arranque de la campaña para la ILP

Fuente: Plataforma en defensa del Malpaís de Güímar y Camino de El Socorro

del Socorro como Bien de Interés Cultural. Además, el Ayuntamiento de Güímar en su Plan de Ordenación Urbana determinaba la zona al sur de dicho camino como suelo rústico de especial protección.

Por fin en 2002 fue aprobada la modificación del Plan Parcial, cuya tramitación había comenzado en 1998, reduciendo notablemente la tercera fase del Polígono, pasando el total de la superficie urbanizable de las ya mencionadas 610 ha a solo unas 205 ha (Geodos, 2005).

Tras conseguir las firmas necesarias, la Iniciativa Legislativa Popular llegó al Parlamento de Canarias el 28 de abril de 2004, donde fue defendida por José Mesa Acosta, uno de los fundadores de la Plataforma, contando con el voto afirmativo de todos los grupos para ser tenida en consideración (Parlamento de Canarias, 2004).

Finalmente, en diciembre de 2006, se aprobaba la Ley 13/2006, de 29 de diciembre, de ampliación de la reserva natural especial a la totalidad del Malpaís de Güímar.

Esta Ley determina en su artículo único como límite de la zona protegida precisamente el Camino del Socorro (L.13/2006) por lo que los límites de la ampliación quedaban como se muestra en la imagen 14.

Dado que la imagen se ha realizado con una foto reciente, puede observarse que las limitaciones impuestas, impiden la prevista ampliación del Polígono.



Imagen 13
Delimitación del BIC

Fuente: BOC del 5/10/2001



Imagen 14

En verde el área de la Reserva natural
En amarillo el Camino del Socorro

Fuente: Elaboración propia con imágenes de IDE Canarias

La realidad es que a comienzos de 2007 ya se encontraban instaladas en el polígono 180 empresas que daban trabajo directo 4.500 personas (*Diario de Avisos* 23/05/2007). Es decir, tras el ciclo de crecimiento y poco antes de la crisis que comenzó ese año, el Polígono Industrial ya no podía crecer más y se encontraba ocupado en su totalidad, como puede apreciarse en la imagen 15 del 2006.

En resumen, a pesar de que desde su creación se han producido cambios en la percepción de la política industrial, de haberse modificado sus objetivos iniciales y reducido significativamente su superficie, el Polígono ha podido readaptarse a las diferentes disposiciones legislativas, así como a la evolución tecnológica, lo que le permite cumplir con una función vital en el campo de la recepción y redistribución de mercancías al mercado canario y la exportación al continente africano, además de proporcionar la logística necesaria al sector turístico.



Imagen 15
Ortofoto de la zona en 2006

Fuente: IDE Canarias

5.- CONCLUSIONES

La creación del Polígono Industrial Valle de Güímar, en Tenerife, constituyó un claro ejemplo de la apuesta del gobierno nacional para integrar, dentro de un programa de desarrollo regional, a la economía insular. Fue el resultado del esfuerzo planificador del sector público que vinculaba a las instituciones públicas, como el del Cabildo Insular, a la vez que servía de cauce orientativo y estímulo a la iniciativa privada, que en este caso representaba la Caja General de Ahorros y Monte de Piedad de Santa Cruz de Tenerife. Ambos fueron los verdaderos impulsores y animadores de aquella iniciativa que pretendía reducir la gran cantidad de mano de obra dedicada al sector agrario, para orientarlo hacia el sector secundario por entender que el mismo llevaba implícito la potenciación del desarrollo.

Tanto su creación como su puesta en marcha fueron fruto de estudios realizados por empresas especializadas. Primero por expertos del Banco Urquijo, y después por las empresas Mitsui y Doxiadis, que en aquellos momentos eran referentes en materia de planificación económica y ordenación del territorio. El resultado de los mismos, aparte de la necesidad de su establecimiento, fue fijar su emplazamiento en terrenos pertenecientes a los municipios de Candelaria, Arafo y Güímar. Los argumentos que apoyaron la decisión final fue su situación próxima a zonas potenciales de mercado, las facilidades en materia de transportes y comunicaciones ya que contaría con la autopista, en aquellos momentos en avanzado estado de realización, con la cercanía del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, así como con el aeropuerto de Los Rodeos y el de Tenerife Sur, que se proyectaba en aquellos momentos. Finalmente, las facilidades orográficas para su realización, al ser terreno llano, así como el precio del suelo, fueron los elementos que aconsejaron su ubicación definitiva. Debe añadirse también que se vio favorecido por diferentes leyes que se convirtieron en estímulos significativos como fue el Régimen Económico y Fiscal de Canarias y la declaración de Canarias como Zona de Preferente Localización Industrial.

Respecto a su evolución, las dificultades para atraer empresas así como la constatación de la fragilidad de la economía insular constituyeron un constante a lo largo de sus primeros años. Luego habría que añadir la incidencia negativa que en el mismo proyectaron los cambios producidos por la crisis económica

de 1973 así como los políticos derivados de la crisis final del franquismo y su final en 1975 que apenas permitieron consolidar lo que en un primer momento eran pequeños pasos en la dirección adecuada.

Con posterioridad, una vez consumados los cambios políticos que posibilitaron la normalidad democrática, el Polígono Industrial Valle de Güímar se verá afectado por cambios significativos dadas las competencias en materia de industria asumidas por la Comunidad Autónoma de Canarias. Igualmente incidieron los profundos cambios que, en materia económica en general e industrial en particular, aconsejaban las nuevas perspectivas económicas para la entrada y luego permanencia en la Unión Europea. Por otro lado, los cambios de mentalidad producidos por la sociedad española, en particular por la sociedad tinerfeña, respecto a cuestiones medioambientales incidieron en su evolución. La declaración de una parte considerable de su espacio como Paraje Natural de interés nacional y la delimitación y protección del Camino de El Socorro, llevaron a redefinir los límites del mismo. Todos estos factores, en conjunción múltiple, llevaron a considerar una importante readaptación del objetivo inicial puesto que la referida reducción de su ámbito y las nuevas orientaciones de la economía insular, al calor de la nacional y europea, así lo aconsejaban.

Finalmente, pese a todos estos condicionantes, puede considerarse que el Polígono, por su readaptación a distintos patrones económicos y políticos, estar ocupado en su totalidad por más de 180 empresas y por su acercamiento al pragmatismo que requiere la economía global ha cumplido con muchos de los fines que inicialmente se le asignaron. Ha sido fundamental su actividad para la reducción de mano de obra rural y el paso del tiempo nos permite constatar que, a pesar de las dificultades señaladas en el desarrollo del trabajo y de las adaptaciones a patrones económicos y políticos por los que ha atravesado, el Polígono Industrial Valle de Güímar constituye un elemento fundamental para la economía insular. Hoy, tanto por el nivel de ocupación que presenta, como por la naturaleza de las empresas allí instaladas constituye un motor importante en la economía insular y del Archipiélago.

BIBLIOGRAFÍA

Alonso, J. (1991) "El abastecimiento de agua en el Tablao y Punta Prieta será Municipal". *Diario de Avisos* (13 de abril), p. 10.

Alonso, J. (1987) "Los vecinos de El Socorro están a favor de desviar el camino que pasa por el Polígono". *Diario de Avisos* (1 de agosto), p. 13.

Anónimo (1969) "El Ministro del Aire inspecciona las obras del nuevo aeropuerto de La Palma". *ABC (Madrid)* (25 de octubre), p. 55.

Anónimo (1976) "El Polígono Industrial de Güímar, paso a paso". *Diario de Avisos* (7 de julio), pp. Portada y 7.

Anónimo (1976) "Nota oficial sobre la reunión del Consejo Rector del Polígono de Güímar". *Diario de Avisos* (22 de octubre), p. 4.

Anónimo (1979) Anuncio a cuatro columnas. *Diario de Avisos* (28 de marzo), p. 26.

Anónimo (1980) Anuncio. *Diario de Avisos* (27 de mayo), p. 11.

Anónimo (1984) Anuncio. *Diario de Avisos* (17 de mayo), p. 7.

Anónimo (1990) "Los ecologistas quieren paralizar las obras del Polígono Industrial". *El Día* (18 de octubre), p. 17.

Anónimo (1990) "Más de 500 personas protestaron por las obras del polígono industrial". *El Día* (21 de octubre), p. 25.

Anónimo (1990) "ATAN pide la paralización de las obras en el Malpaís". *La Gaceta de Canarias* (23 de octubre), p. 12.

Anónimo (1994) "ATAN sale en defensa el Malpaís de Güímar". *Diario de Avisos* (26 de marzo), p. 9.

Anónimo (1996) "Pacto y concienciación para proteger una zona de nadie". *El Día* (28 de agosto), p. 17.

Anónimo (1996) "Los ecologistas solicitan más protección para el Malpaís". *El Día* (14 de diciembre), p. 19.

Anónimo (2001) "Más de 3 mil personas firman en defensa del Malpaís y el Camino de El Socorro". *El Día* (23 de agosto), p. 24.

Asociación de Parques Científicos y Tecnológicos de España (2019) *Página web de APTE*. Disponible en <https://www.apte.org/> (Accedido: 17 mayo 2019).

Banco Mundial. (2019) *Página web del banco Mundial*. Disponible en <https://www.bancomundial.org/>. (Accedido: 10 mayo 2019).

Ben Magec. Ecologistas en acción (2011) "Los conflictos ecosociales en Canarias. Una visión desde el activismo social". En *Cuadernos del Ateneo* N° 30, pp. 74-81.

Bergasa Perdomo, O. y González Viéitez, A. (1995) *Desarrollo y subdesarrollo en la economía canaria*. Islas Canarias. Viceconsejería de Cultura y Deportes.

Bethencourt, J. (1982) "Así no es". En *Diario de Avisos* (29 de mayo), p. 5.

Brito Díaz, J. M. (2015) "La articulación del movimiento ecologista canario (1989-1991): Antecedentes, evolución y origen de la Federación Ecologista Canaria Ben Magec". En *Anuario de Estudios Atlánticos* N° 61, pp. 1-19.

Brito Díaz, J. M. (2017) "Movimientos sociales y democratización en Canarias. Propuestas interpretativas fronterizas para un programa de investigación global". En *Revista Atlántida* N° 8, pp. 191-214.

Brito González, O. 1981 "Dinámica de la Economía Canaria Contemporánea" En de la Nuez Caballero, Sebastián (Ed) *Noticias de la Historia de Canarias*. Madrid. Cupsa. pp. 37-64.

Campos Torres, B. (1994) "Proceso de declaración de Conjunto Histórico con doble incoación; Güímar (Tenerife) un ejemplo de gestión del patrimonio" En *XI Coloquio de Historia Canario-Americana*, pp. 346-362.

Carnero Lorenzo F. y Nuez Yáñez, J. S. (2005) "La implicación de las Cajas de Ahorro en la Economía Canaria". En *Papeles de Economía Española* N° 105-106. pp. 188-206.

Cartografía de Canarias S.A. (2019) *Página web Grafcan*. Disponible en <https://www.grafcan.es/> (Accedido: 3 mayo 2019).

Cioranescu, A. (1988) *Historia del Cabildo Insular de Tenerife*. Sta. Cruz de Tenerife. Cabildo Insular de Tenerife.

Climent López, E. A. (1990) El polo de desarrollo industrial de Logroño. *Berceo* Nº 118-119, pp. 75-82.

Comunidad Autónoma Canaria (1987) "Ley 12/1987, de 19 de junio de declaración de Espacios Naturales de Canarias" *Boletín Oficial de la Comunidad Canaria de 1 de julio* (85), pp. 2319-2323.

Comunidad Autónoma Canaria (1994) "Ley 12/1994 de 19 de diciembre de Espacios Naturales de Canarias". *Boletín Oficial de la Comunidad Canaria de 24 de diciembre* (157), pp. 9629-9877.

Comunidad Autónoma Canaria (1996) "ANUNCIO de 9 de enero de 1996, por el que se somete a información pública la incoación del expediente de declaración de Bien de Interés Cultural, con la categoría de sitio histórico, a favor del Camino del Socorro, término municipal de Güímar". *Boletín Oficial de la Comunidad Canaria de 15 de marzo* (33), pp. 1666-1667.

Comunidad Autónoma Canaria (2001) "Decreto 186/2001, de 3 de octubre por el que se declara el Camino de El Socorro, término municipal de Güímar, isla de Tenerife, Bien de Interés Cultural con categoría de sitio histórico". *Boletín Oficial de la Comunidad Canaria de 5 de octubre* (130), pp. 15057-15059.

Comunidad Económica Europea (1991) "Reglamento 1911/91 del Consejo, de 26 de junio de 1991, relativo a la aplicación de las disposiciones del Derecho comunitario de las Islas Canarias" *Diario Oficial de las Comunidades Europeas de 29 de junio* (171), pp. 1-4.

Del Valle, V. y Gómez de Agüero, J. L. (1998) *Economía y Organización de Empresas*. Madrid. McGraw-Hill.

España (1852) "Real Decreto" *Gaceta de Madrid de 13 de julio* (6595) pp. 1-2

España (1963) "Ley 152/1963 de Industrias de Interés Preferente". *Boletín oficial del Estado de 5 de diciembre* (312), pp. 16984-16985.

España (1963) "Ley 194/1963, de 8 de diciembre, por la que se aprueba el Plan de Desarrollo Económico y Social para el periodo 1964/1967 y se dictan

normas relativas a su ejecución" *Boletín Oficial del Estado* de 30 de diciembre (312), pp. 18190-18198.

España (1964) "Anexo XXXI a la Ley 194/1963" *Boletín Oficial de Estado de 26 de agosto* (205), pp. 11222-12522.

España (1966) " Decreto 1006/1966, de 7 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Reparcaciones de Suelo afectado por Planes de Ordenación Urbana." *Boletín Oficial del Estado* de 26 de abril (99), pp. 4967-4975.

España (1969) "Decreto 484/1969 de 27 de marzo, sobre declaración de "Zonas de preferente Localización Industrial en las Islas Canarias" *Boletín Oficial del Estado* de 31 de marzo (77), pp. 4663-4665.

España (1972) " Decreto 1560/1972, de 8 de junio, por el que se modifica parcialmente el Decreto 484/1969, de 27 de marzo, sobre declaración de «Zonas de preferente localización industrial en las islas Canarias»" *Boletín Oficial del Estado*, de 20 de junio (147), p. 11004-11005.

España (1972) "Decreto 2177/1972, de 21 de julio, sobre delimitación previsiones de planteamiento y fijación del cuadro de precios máximos y mínimos del polígono "Valle de Güímar", de Arafo, Candelaria y Güímar (Tenerife)" *Boletín Oficial del Estado* de 14 de agosto (194), pp. 14953-14954.

España (1972) "Ley 30/1972 de 22 de julio sobre Régimen Económico-fiscal de Canarias" *Boletín Oficial del Estado* de 24 de julio (176), pp. 13287-13292).

España (1973) "Decreto 1887/1973, de 12 de julio, sobre delimitación previsiones de planteamiento y fijación del cuadro de precios máximos y mínimos del polígono "Valle de Güímar", de Arafo, Candelaria y Güímar (Tenerife)" *Boletín Oficial del Estado* de 30 de julio (181), pp. 15494-15496.

España (1974) "Orden de 15 de diciembre de 1973 por la que se resuelven asuntos de conformidad con lo dispuesto en la vigente Ley del Suelo y Ordenación Urbana de 12 de mayo de 1956 y en los Decretos 63/1958 de 18 de enero y 1994/1972, de 13 de julio, con indicación de la resolución recaída en cada caso" *Boletín Oficial del Estado* de 28 de enero (24), p. 1612.

España (1976) "Decreto 1096/1976 de 8 de abril por el que se renueva la calificación de preferente localización industrial que el Decreto 1217/1973 de 7

de junio hizo respecto de determinados polígonos industriales, estableciendo además, una nueva determinación de estos" *Boletín Oficial del Estado de 20 de mayo* (121), pp. 9715-9716.

España (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 inversiones industriales 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 de 3 de febrero* (29), p. 2641 .

España (1994) "Ley 19/1994 de 6 de julio de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias" *Boletín Oficial de Estado de 7 de julio* (161), pp. 21719- 21736.

España (1994) "Ley 13/2006 de 29 de diciembre, de ampliación de la reserva natural especial a la totalidad del Malpaís de Güímar" *Boletín Oficial del Estado del 7 de julio*. (50), pp. 8283-8285.

España (2000) "Real Decreto-Ley 2/2000, de 23 de junio, por el que se modifica la Ley 19/1994, de 6 de julio, de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, y otras normas tributarias" *Boletín Oficial del Estado del 24 de junio* (151), pp. 22415-22426.

España (2007) "Ley 13/2006, de 29 de diciembre, de ampliación de la reserva natural especial a la totalidad del Malpaís de Güímar" *Boletín oficial del Estado del 50, de 27 de febrero de 2007* (50), p. 8283-8285.

Fernández del Castillo y Machado A. (1984) "Homenaje al Ilmo. Sr. Don Leopoldo De la Rosa Olivera". En *Anuario el Instituto de Estudios Canarios* Nº 28 y 29. pp. 51-58.

Franco Aliaga T. (2010) *Geografía de España (Física, Humana y Económica)*. Madrid. Proyectos Corydon.

García Delgado J. L. (2015) "Etapas y rasgos definidores de la industrialización en España". En J. L. García Delgado y R. Myro (Ed) *Lecciones de Economía Española* (15ª Ed). Cizur. Aranzadi. pp. 21-42.

- García Delgado J. L. y Jiménez J. C. (2001) *Un siglo de España: La Economía*. Madrid. Marcial Pons.
- García Fleytas, J. (1984) "La ocupación del Polígono Industrial de Güímar supera el 30 % del suelo útil". *Diario de Avisos* (23 de mayo), p. 7.
- GEODOS (2005) *Áreas industriales de Tenerife*. Área de desarrollo Económico, Comercio y Empleo del Cabildo de Tenerife Vol. II [DVD].
- González Pérez, P. B. (2014) "Los Planes de Desarrollo en Canarias: el compromiso institucional del Cabildo Insular de Tenerife" en León Álvarez, A. (Ed) *El Franquismo en Canarias*. Santa Cruz de Tenerife. LeCanarien. pp. 467-481.
- Hernández y Hernández, S. (1976) "Güímar: pasado agrícola, futuro industrial". *Diario de Avisos* (27 de junio), p. 11.
- Hidalgo Marín, A. A. (2016) *De la agricultura a la industria en el Sur de Tenerife. La génesis del Polígono Industrial de Güímar (1960-1980)*. Trabajo de Fin de Grado. Universidad de La Laguna.
- Infraestructura de Datos Espaciales de Canarias (2015) *Página web IDE Canarias*. Disponible en <https://www.idecanarias.es/> (Accedido: 14 mayo 2019).
- López Rodó, L. (1992) "La política de desarrollo regional en los Planes de Desarrollo españoles y en la Comunidad Económica Europea". En *Anales de la Real Academia de Ciencias Económicas y Financieras* Tomo XX. pp. 153-161.
- Luxán Meléndez, S. y Bergasa Perdomo, O. (2012) "Las dificultades de industrialización en los años setenta del Siglo XX. Un ejemplo: el proceso de creación de la Industria del Vidrio Hueco". En *Anuario de Estudios Atlánticos* Nº 58, pp. 547-592.
- Macías Hernández, A. (1996) "Panorama histórico de la economía canaria de los siglos XV-XX". En *Cuadernos del Ateneo* Nº 1 pp. 8-13.
- Macías Hernández, A. (2001) "Canarias: una economía insular y atlántica". En Germán et al (Ed) *Historia Económica Regional de España* Barcelona. Crítica. pp. 476-506.

- Macías Hernández, A. (2010) "Canarias 1800-2000: La singularidad de la historia económica isleña". En *Historia Contemporánea* Nº 42. pp. 225-259.
- Macías Hernández, A. y Rivero Ceballos, J. L. (2009) "El concepto de crisis en la Historia de Canarias". En *Hacienda Canaria*. Nº 29. pp. 85-104.
- Marín Arce J.M. (2006) "La fase dura de la reconversión industrial". *Historia del presente* Nº 8, pp. 61-101.
- Martínez Ruíz, E. (2017) "El proceso Económico". En Canal J. (Ed) *Historia contemporánea de España* Vol. 2. Madrid. Penguin Random House. pp. 137-176.
- Martínez Serrano J. A. et al (1982). *Economía Española. 1960-1980 Crecimiento y cambio estructural*. Madrid. Hermann Blume.
- Mateos A. y Soto A. (1997) *El final del franquismo, 1959-1975. La transformación de la sociedad española*. Madrid. Historia 16.
- Mitsui Consultants Company (1971) *La industrialización de las Islas Canarias. Informe de la Fase II*. Copia mecanografiada.
- Moreno Perdigón, M. C. (2013) *Estrategia de localización de las empresas industriales y competencia espacial*. Tesis Doctoral. Universidad de La Laguna.
- Oficina de promoción industrial del Exmo. Cabildo Insular de Tenerife (1979) *Posibilidades Industriales de Santa Cruz de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife. Cabildo Insular de Tenerife.
- Pablos Abril, J. (1972) "Los presupuestos del Cabildo tinerfeño y mancomunidad para 1972". *Diario de Avisos* (10 de enero), p. 3.
- Pan-Montojo J. (2017) "El proceso Económico". En Canal J. (Ed) *Historia contemporánea de España*. Vol. 2 (371-422). Madrid. Penguin Random House.
- Parlamento de Canarias (2004) "Toma en consideración de la Proposición de Ley, de iniciativa popular, declarando reserva natural especial la totalidad del Malpaís de Güímar y el Camino de El Socorro". *Diario de Sesiones del Parlamento de Canarias de 28 de octubre* (41), pp. 7-15.
- Polgüímar (2007) "Polígono Industrial Valle de Güímar: el difícil tránsito de la dictadura a la democracia" *Diario de Avisos* (23 de mayo), p. 5.

Polgüimar (2018) *Página web de Polgüimar*. Disponible en <http://polguimar.net/> (Accedido: 12 mayo 2017).

Prados de la Escosura, L. (2017). *Página web espacio investiga*. Disponible en <https://espacioinvestiga.org/>. (Accedido: 10 mayo 2019).

Ramos L (1969) "Crónicas Nacionales". *ABC (Madrid)* (16 de enero), p. 41.

Ramos Gorostiza J. L. y Pires Jiménez L. E. (2009) "Los economistas españoles frente a la planificación indicativa del desarrollismo". En De la Torre Campo J. y García Zúñiga M. (Ed) *Entre el mercado y el Estado: los planes de desarrollo durante el franquismo*. Pamplona. Universidad Pública de Navarra. pp. 27-60.

Rivero Ceballos, J. L. (2007) "Canarias, 1936-2000. El modelo económico reciente". En *Economía e Insularidad*. San Cristóbal de la Laguna. Universidad de La Laguna. pp. 53-86.

Rodríguez Martín, J. A. (1983) "Economía 1936-1979". En *Canarias Siglo XX*. Las Palmas de Gran Canarias. Edirca. S.L. pp. 305-328.

Rodríguez y Rodríguez de Acuña, F. (1979) "Los Planes de Desarrollo en Canarias". En *Información Comercial Española - ICE*. Nº 543. pp. 54-63.

Rodríguez y Rodríguez de Acuña, F. (2004). *Los Planes de desarrollo en Canarias 1964-1976*. Sta. Cruz de Tenerife. Idea.

Rosengren, W. R. y Gersuny, C. (1975) "Los Servicios en la división del trabajo de las sociedades modernas". *Revista de estudios políticos* Nº 200-201, pp. 29-48.

Sabaté Bel, F. (2001) " Constitución de la plataforma ciudadana en defensa del Malpaís de Güímar y el Camino de El Socorro y principales actividades durante su primer año de funcionamiento". En *Sureste* (3) pp. 66-67.

Soto A. (2005) *Transición y cambio en España 1975-1996*. Madrid. Alianza

Zurita Molina, R. (2007) *El Sur de Tenerife - Cronografía de un Paisaje*. Santa Cruz de Tenerife. Fundación Canaria Víctor Zurita Soler.