

**Santa Cruz de Tenerife:  
capital insular y  
metrópoli atlántica  
Tendencias y estrategias**



**Santa Cruz de Tenerife:  
capital insular y  
metrópoli atlántica  
Tendencias y estrategias**

GINÉS GUIRAO PÉREZ  
JESÚS HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ  
CARLOS LEGNA VERNA  
ANTONIO MACÍAS HERNÁNDEZ  
MANUEL NAVARRO IBÁÑEZ  
JOSÉ LUIS RIVERO CEBALLOS

## **SANTA CRUZ DE TENERIFE: CAPITAL INSULAR Y METRÓPOLI ATLÁNTICA TENDENCIAS Y ESTRATEGIAS**

Ginés Guirao Pérez, Jesús Hernández Hernández,  
Carlos Legna Verna, Antonio Macías Hernández,  
Manuel Navarro Ibáñez y José Luis Rivero Ceballos

© 2007 Delta Publicaciones. Primera edición  
© 2007 Los autores

Reservados todos los derechos. De acuerdo con la legislación vigente podrán ser castigados con penas de multa y privación de libertad quienes reprodujeran o plagiaran, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica fijada en cualquier tipo de soporte sin la preceptiva autorización. Ninguna de las partes de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o transmitida de ninguna forma, ni por ningún medio, sea electrónico, químico, mecánico, magneto-óptico, grabación, fotocopia o cualquier otro, sin la previa autorización escrita por parte de la editorial.

ISBN 84-96477-88-6  
Depósito Legal

# Contenido

- Introducción..... 1**
  
- 1. Los condicionantes territoriales ..... 7**
  - 1.1. Rasgos geoestructurales condicionantes del municipio ..... 8
  - 1.2. El desarrollo urbano de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife ..... 13
  
- 2. La configuración urbana en perspectiva histórica..... 17**
  - 2.1. Los orígenes de una urbe insular y atlántica..... 19
  - 2.2. El modelo contemporáneo de crecimiento urbano..... 27
  
- 3. Población, empleo, recaudación impositiva y estructura sectorial ..... 49**
  - 3.1. Población y empleo ..... 49
  - 3.2. Recaudación impositiva ..... 55
  - 3.3. Estructura sectorial..... 57
  
- 4. Modelo cualitativo. Escenario tendencial del empleo..... 71**
  - 4.1. El modelo ..... 71
  - 4.2. Análisis de motricidad y dependencia..... 76
  - 4.3. El escenario tendencial del empleo..... 78

|  |                |
|--|----------------|
| <b>5. Una estrategia para Santa Cruz de Tenerife .....</b>         | <b>83</b>      |
| 5.1. Visión y funciones de la ciudad .....                         | 83             |
| 5.2. La estrategia y las políticas.....                            | 85             |
| Santa Cruz de Tenerife: nodo central de Tenerife .....             | 85             |
| Santa Cruz de Tenerife: ciudad comercial y de servicios .....      | 90             |
| Santa Cruz de Tenerife: ciudad solidaria .....                     | 92             |
| Santa Cruz de Tenerife: ciudad internacional y de la cultura.....  | 93             |
| Santa Cruz de Tenerife: paraje natural.....                        | 94             |
| <br><b>Anexo .....</b>   | <br><b>97</b>  |
| A.1. Características de los modelos cualitativos .....             | 97             |
| A.2. El modelo cualitativo completo de Santa Cruz de Tenerife..... | 98             |
| A.3. Análisis detallado de motricidad y dependencia .....          | 109            |
| <br><b>Bibliografía.....</b>                                       | <br><b>115</b> |
| <br><b>Autores .....</b>   | <br><b>117</b> |

# Introducción

**E**l documento que se presenta es el resultado de la petición realizada por la Alcaldía del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife a la Fundación Empresa-Universidad de La Laguna, para que ésta organizase un proyecto de investigación bajo la dirección de José Luis Rivero Ceballos, catedrático de universidad en el área de Economía Aplicada. El profesor Rivero formó un equipo multidisciplinar de expertos en Economía Aplicada (Carlos Legna Verna), Fundamentos del Análisis Económico (Manuel Navarro Ibáñez), Geografía Humana (Jesús Hernández Hernández), Historia e Instituciones Económicas (Antonio Macías Hernández) y Métodos Cuantitativos para la Economía y la Empresa (Ginés Guirao Pérez).

El encargo consistía en efectuar una revisión de los diferentes documentos de planificación que el Ayuntamiento había ido debatiendo en los últimos años: Plan General, Plan Estratégico, estudio sobre la capitalidad y otros. Esta revisión tenía por objeto el análisis de la coherencia de todos estos instrumentos desde la perspectiva económica, esto es, desde las tendencias fuertes de la producción de bienes y servicios y su distribución en el ámbito municipal. Así pues, el presente documento se inscribe en el análisis de las tendencias económicas y busca potenciar las que movilicen de forma más eficaz los factores económicos desde la perspectiva del bienestar de la población.

Ahora bien, la planificación, de la que es parte este documento, se debe desarrollar en un medio adecuado. Ese medio adecuado es la deliberación y, en general, la adecuada gobernanza. Si no es así, de la planificación no cabe esperar sino frustra-

ción. Permítannos dos palabras sobre este «medio adecuado», porque es clave para entender la función de este documento.

Como es bien conocido, uno de los debates emergentes en el mundo es el que se refiere a la llamada gobernanza. Este debate es especialmente importante en el mundo de hoy porque «la inadecuación entre lo que los ciudadanos esperan del sistema social y lo que éste realmente les ofrece es una causa de esas insatisfacciones y apatías, que se traduce en su falta de apoyo al sistema político»<sup>1</sup>.

¿Cuáles son las razones de esta apatía? Para buscar las auténticas motivaciones debemos recurrir a una reflexión previa sobre un problema fundamental de las democracias de nuestro tiempo: la pérdida de valor de la deliberación como forma de resolución de las situaciones de desacuerdo y conflicto. Cuando un grupo de individuos con iguales derechos tiene que tomar una decisión sobre una cuestión que concierne a todos y no existe consenso inicial, puede resolverse esta ausencia a través de tres vías: deliberando, negociando y votando.

El problema es que, en nuestras sociedades, que denominamos avanzadas, cada vez se vota más, cada vez se negocia más y cada vez se delibera menos. Sin embargo, la deliberación forma parte del núcleo mismo de la democracia. La deliberación es sinónimo de diálogo y la socialización del diálogo representó la revolución de la democracia ateniense. En su origen griego, la palabra diálogo significaba pensamiento que fluye, que se transmite. La democracia directa ateniense extendió el derecho al diálogo a todos los atenienses, esto es, universalizó un derecho que antes sólo tenían las clases dominantes. Todos tenían derecho al diálogo en la asamblea. Su democracia era una democracia directa. Nuestras democracias, sin embargo, no son directas, son representativas. Representación que no responde al modelo de delegación de voto. De hecho, el mandato imperativo fue rechazado en las democracias por contrario a la democracia deliberativa. Jon Elster, en la introducción al libro *La Democracia Deliberativa*, cita un discurso de Edmund Burke a los electores de Bristol en 1774:

*«Vuestro representante no sólo os debe su laboriosidad, sino también su discernimiento, y él os traicionaría, en lugar de serviros, si lo sacrificase por vuestra opinión. (...) El Parlamento no es un congreso de embajadores de intereses diferentes y hostiles, los que cada uno deberá sostener, como representante y defensor, contra otros; el Parlamento es la asamblea deliberativa de una nación, con un interés único, el del conjunto, y en el que no deben primar ni propósitos ni prejuicios locales, sino el bien común, que resulta de la razón general del conjunto.»*

---

<sup>1</sup> LEGNA VERNA, C. A. (2005): *Gestión pública estratégica y prospectiva: con aplicaciones al ámbito regional y local*, Badajoz.



Pero esta representación, como consecuencia de la complejidad de los problemas y por razones de eficacia, ha ido reduciendo el valor de la deliberación, no sólo en el funcionamiento cotidiano de los órganos legislativos o ejecutivos, sino también entre los miembros de las instituciones y los ciudadanos, de suerte que hoy se percibe esta falta de deliberación como un gran problema de nuestras democracias.

En el año 2000, la Unión Europea definió la gobernanza como uno de sus cuatro objetivos estratégicos. En palabras recogidas en el Documento de Trabajo de los Servicios de la Comisión (11 de octubre del año 2000), titulado *Profundizar en la Democracia de la Unión Europea*:

*«El término gobernanza designa las normas, procesos y comportamientos que condicionan la calidad del ejercicio de los poderes europeos: responsabilidad, visibilidad y eficacia. Este enfoque es particularmente apropiado para la profundización en el modelo democrático europeo en general y en el papel desempeñado por la Comisión en particular, ya que da cuenta de situaciones caracterizadas por la multiplicidad de los centros de decisión en varios núcleos geográficos, públicos y privados en la Unión. Destaca también la importancia de la legitimidad vinculada a la aceptabilidad de las normas, a la participación de los ciudadanos y a la consideración de la diversidad cultural, lingüística y territorial».*

En julio del año 2001, se aprobó el Libro Blanco titulado *La Gobernanza Europea*, en el que se expresaban las urgencias y temores relacionados con el proyecto europeo. Los párrafos iniciales son muy elocuentes:

*«Los dirigentes políticos de toda Europa se enfrentan actualmente a una verdadera paradoja. Por una parte, los europeos esperan de ellos que encuentren soluciones a los graves problemas que acucian a la sociedad. Pero, al mismo tiempo, esos mismos ciudadanos tienen cada vez menos confianza en las Instituciones y en los políticos, o simplemente no están interesados en ellos.»*

Tanto los parlamentos como los gobiernos nacionales son conscientes de este problema, que sin embargo resulta especialmente preocupante en lo que atañe a la Unión Europea. Son muchos los que, frente a un sistema complejo cuyo funcionamiento apenas entienden, cada vez confían menos en realizar las políticas que ellos desean. A menudo se percibe a la Unión como algo remoto y, al mismo tiempo, demasiado intervencionista.

La Unión Europea ha definido cinco principios de la buena gobernanza: apertura, participación, responsabilidad, eficacia y coherencia. La apertura significa que las Instituciones deberían desarrollar una comunicación más activa y utilizar un lengua-

je más accesible. Respecto de la participación, la Unión Europea declara que la calidad, la pertinencia y la eficacia de las políticas implican una amplia participación de los ciudadanos en todas las fases del proceso de toma de decisiones, desde la concepción hasta la aplicación de las políticas. La Unión Europea llama también a la responsabilidad de los distintos niveles institucionales. La búsqueda de mayor eficacia requiere que las decisiones se adapten a los objetivos perseguidos, que se ejecuten por los niveles institucionales adecuados y que las medidas sean proporcionales a los objetivos. Por último, la complejidad de los problemas que deben resolverse es cada vez mayor e implica decisiones tomadas en distintos ámbitos de la Administración, por tanto, la coherencia en las actuaciones es un valor que debe ser buscado.

La planificación estratégica se ha revelado como un instrumento básico de la gobernanza. Ahora bien, la planificación estratégica es un proceso no un estadio: a la definición estratégica se llega por sucesivas oleadas de acercamiento y tiene su mejor aliado en la acumulación y selección metódica de la información. El documento que aquí se presenta es deudor de los estudios anteriores realizados por el Ayuntamiento y al tiempo aporta una visión fundamentada en una metodología nueva que no había sido utilizada anteriormente en las Islas Canarias.

La metodología identifica, en primer lugar, los factores geográficos e históricos que han determinado el presente. No hay construcción del futuro sin construcción del pasado. Cada sociedad y en cada momento define lo que quiere ser en función de lo que ha sido. En consecuencia, el estudio de la historia que se construye en un determinado medio físico constituye el primer material altamente valioso del debate.

En segundo término, se describe la estructura económica, entendiéndola como el estudio de las relaciones entre la población y los sectores de actividad económica. Es sumamente interesante identificar la evolución de la especialización del municipio en términos de la producción y distribución de bienes y servicios. Especialmente, es relevante su funcionalidad respecto del conjunto de la Isla y de Canarias. Ya sabemos que la economía de las Islas es y ha tenido un marcado acento de externalización. Su función en la división internacional del trabajo es y fue siempre muy visible debido a su apertura a las relaciones económicas exteriores. Pues bien, el destino de Santa Cruz de Tenerife estuvo siempre ligado a esa doble función como nodo entre la internacionalización y la economía de la isla de Tenerife. Pero los cambios que se han producido en los últimos veinticinco años permiten atisbar cambios en esa función de nodo.

Descritas las relaciones entre población y actividades económicas, el documento presenta un modelo cualitativo que recoge las relaciones entre las principales variables del sistema. La técnica utilizada permite seleccionar las variables clave para impulsar la economía del municipio hacia las tendencias deseables y posibles. Es tam-

bién una fase fundamental del informe porque el modelo permite seleccionar la información centrando las actuaciones en las actividades con mayor capacidad de transformación.

Una vez seleccionadas las variables de mayor impacto, se puede pasar a formular propuestas de estrategia. Así, se ha insistido en aquellas líneas estratégicas y políticas que son, según lo establecido por el modelo, las que ofrecen mayores efectos multiplicadores. Además, son estrategias y políticas que son compatibles con las decisiones colectivas que ha ido tomando el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife en los últimos años.

Tal y como hemos expresado más arriba, la planificación es un proceso que necesita para su cabal desarrollo un medio adecuado, cual es el de la deliberación. Este documento aspira, por ello, a ser un paso más en el proceso de acumulación de conocimientos que tiene por objetivo definir hacia dónde pueden dirigirse las actuaciones públicas y privadas. Esperemos que, gracias a la ayuda que proporciona su metodología novedosa y a la calidad de la información que contiene, pueda contribuir a la reflexión colectiva.

Santa Cruz de Tenerife, Octubre de 2006



# 1 | Los condicionantes territoriales

Los condicionantes territoriales y ambientales desempeñan un papel de singular relevancia en la construcción de todo escenario urbano, especialmente en su fase de fundación y primer desarrollo. En general, las localizaciones y los recursos inmediatamente accesibles constituyen un argumento explicativo de primer orden en el éxito o fracaso de un asentamiento humano, y la combinación de los elementos favorables y desfavorables refuerza o disuade las oportunidades que ofrece el devenir histórico económico.

Las ciudades y, sobre todo, las grandes ciudades, han tenido como denominador común su condición de cruce de caminos, nodo de los flujos de todo tipo que interconectan un territorio entre sí y con otros ámbitos. A veces, la convergencia de estos flujos obedece a una ubicación particularmente afortunada en la proximidad de recursos de gran significación o de rentas de situación; en otras ocasiones, la convergencia de estos flujos puede forzarse por la toma de decisiones políticas y administrativas que deciden o promueven un emplazamiento determinado por criterios más o menos discrecionales. Las localizaciones más favorables acumulan sus ventajas comparativas hasta constituir masa crítica que por sí misma reordena los flujos y acelera el papel preponderante de un determinado núcleo dentro de un sistema territorial concreto.

En el caso de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, el examen de su evolución permite advertir la fuerza de los factores condicionantes de su desarrollo de la urbe.

Conviene, pues, aclarar el alcance de estos elementos, comenzando por las dimensiones del término municipal.

Tras La Orotava y Granadilla, Santa Cruz de Tenerife es el tercer municipio tinerfeño en dimensión superficial: 150,6 km<sup>2</sup>, un 7,4% de los 2.034,4 km<sup>2</sup> de la isla. Ahora bien, de esta extensión, 110,7 km<sup>2</sup> (un 73,4% del total municipal) están calificados bajo figuras de protección ambiental, con lo que la extensión más directa e intensamente aprovechada y poblada sólo asciende a 39,9 km<sup>2</sup>. Esta cifra representa un 26,6% de la superficie del municipio y un 2,2% del total insular, porcentaje que se elevaría al 3,8% en relación con el área no protegida ambientalmente de Tenerife (1.045,6 km<sup>2</sup>: el 51,4% del total del área de la isla).

La población santacruzera (221.567 habitantes en 2005, un 26,4% de los empadronados en Tenerife) reside, pues, en una superficie de 39,9 km<sup>2</sup>, a la que habría aún que restar una superficie significativa de terrenos impracticables o aún no utilizados para la urbanización. La densidad efectiva resultante superaría los 5.500 habitantes por kilómetro cuadrado de superficie no protegida ambientalmente y se corresponde con la de centros urbanos consolidados.

El examen de la configuración del territorio municipal revela la existencia de dos ámbitos municipales muy diferenciados: de un lado, un sector urbano, que constituye el núcleo del área metropolitana tinerfeña (que se continúa al menos en los vecinos municipios de El Rosario, La Laguna y Tegueste) y que abarca alrededor de un cuarto de la superficie municipal; y, de otro, el macizo de Anaga, protegido ambientalmente y que ocupa las tres cuartas partes restantes de la superficie municipal.

## 1.1 Rasgos geoestructurales condicionantes del municipio

La ciudad de Santa Cruz de Tenerife se sitúa sobre una plataforma inclinada relativamente regular. Constituida por materiales basálticos recientes, está tapizada por algunos volcanes pliocénicos que, en unos casos, han sido aprovechados como cantera (Taco, Talavera) y, en otros, han sido colmatados por la urbanización. Su situación, a sotavento de la dorsal montañosa que divide la isla y configura el relieve insular en dos grandes vertientes, la hace acreedora de los atributos habituales dentro de los perfiles de la climatología isleña en este tipo de localización: elevada insolación y escasas precipitaciones, que aumentan a medida que se asciende en altitud; en consonancia con ello, la vegetación potencial es la propia de la vertiente de sotavento isleña, con especies xerófilas que en el tránsito hacia la vega lagunera ganarían en frondosidad, y de la que, en la actualidad, prácticamente no quedan relictos, salvo en algunos cauces

de barranco; el resto que pervive fuera del área edificada es, en gran medida, biota de sustitución.

Desde un punto de vista geoestructural, la ladera metropolitana actúa como nexo que conecta el antiguo macizo de Anaga y la dorsal volcánica, más reciente, que surge a partir del enlace de la vega lagunera y culmina en el edificio teideano. Se trata de una superficie poco erosionada y que desciende desde la planicie de Agüere y las estribaciones de la cordillera dorsal hasta la costa meridional de la isla. Finalmente, la ladera metropolitana y la línea de costa presentan pendientes y cantiles que aumentan a medida que se avanza hacia el Suroeste, sobre todo a partir del Barranco del Chorrillo y más allá de los límites del municipio.

Este último rasgo geoestructural explica la ubicación del asentamiento. La mayor parte se ha situado en el sector costero más oriental de esta ladera, originariamente alrededor del Barranco de Santos; primero, en su margen izquierda, más próxima a la rada capitalina, para luego ir creciendo en torno a las vías de comunicación.

La evacuación pluvial en esta ladera, que hasta la llanura de La Laguna (550 m. de altitud) tiene una pendiente media entre el 8 y el 10% (más baja en la costa y más elevada a medida que se va ascendiendo hasta el escalón de la Vega: el topónimo de La Cuesta es descriptivo de esta realidad, especialmente por encima de los barrios limítrofes de La Salud y la Cuesta de Piedra), se ha producido por medio de una sencilla red de barrancos, que contrastan con la poderosa orografía erosiva de Anaga.

Los pequeños barranquillos del sector oriental hasta el borde de Anaga no supusieron obstáculo significativo en el desarrollo urbano y pronto fueron obliterados por la edificación y el viario. No ocurre así en el caso del Barranco de Santos. Tras discurrir en su curso alto en dirección Oeste-Este y contiguo al borde suroccidental de Anaga, se curva hacia el suroeste y pasa por el centro de la actual ciudad; su anchura, superior a los 100 metros por debajo del Estadio Heliodoro Rodríguez, e importante desnivel, que llega a superar los 50 metros entre el borde y el cauce en algunos tramos, han constituido un elemento desarticulador de primer orden hasta la actualidad. De hecho, puede aseverarse que el Barranco de Santos ha enmarcado el desarrollo urbano hasta tal punto que uno de los objetivos prioritarios de la política urbanística ha sido la integración del mismo dentro del continuo urbano, básicamente con el fin de otorgarle una funcionalidad ambiental, de equipamientos y como vía de descongestión.

Aparte del sector capitalino, existe un segundo ámbito municipal, constituido por una singular colección de relieves anfractuosos surcados por numerosos barrancos que han desgastado uno de los dos núcleos geológicamente más antiguos que afloran en la Isla (junto con Teno): Anaga. En este ámbito, las limitadas posibilidades

de desarrollo agrario como consecuencia del relieve extraordinariamente accidentado y la hidrología poco propicia, condicionada por un sustrato geológico desfavorable, dejó a los principales valles de Anaga la función de suministro de productos forestales, pastoreo extensivo y aprovechamientos agrícolas de limitadas expectativas.

Estas breves notas geomorfológicas sugieren que el medio sobre el que se asienta la ciudad no ofrece condiciones especialmente favorables al desarrollo urbano: ni por el clima (árido propio del sotavento insular), ni por terrenos francos para el cultivo (en general coladas volcánicas recientes poco evolucionadas y poco propicias agrológicamente, a no ser que se cubran con suelos *de prestación*), ni por la configuración de la costa (que, siendo accesible, no es especialmente protegida sin llevar a cabo obras de ingeniería significativas. Además, en la zona de Anaga, encontramos elevadas pendientes a pocos metros del litoral), y no existen afluencias hídricas destacables (escasas escorrentías del Barranco de Santos y exiguos acuíferos del poco accesible Anaga: Monte de Aguirre). Como quiera que el suelo es árido, sólo la construcción de infraestructuras de regadío y de aprovisionamiento de agua, ya avanzado el siglo XIX, pudo favorecer el desarrollo de las actividades económicas (la agricultura, pero sobre todo el puerto como elemento esencial) y el crecimiento de la población.

Otros factores limitativos se derivan de la configuración topográfica. La posición de la ciudad al pie del macizo de Anaga constriñe su desarrollo hacia el noreste, pues las pendientes inferiores al 5% sólo se extienden con cierta continuidad en la plataforma costera del suroeste. El cauce del Barranco de Santos, que la cruza transversalmente, ha actuado como obstáculo en su desarrollo hacia el sector suroccidental, a tal punto que sólo a mediados del siglo XX se supera adecuadamente esta barrera. A ello debe añadirse que la existencia de fuertes pendientes en la zona de contacto con Anaga (donde por otro lado se ubica parte de la urbanización tanto marginal como de élite santacrucera), acrecienta el peligro de que ante fenómenos pluviométricos de gran intensidad (que no se producen habitualmente, pero sí con cierta recurrencia), se puedan movilizar grandes volúmenes de escorrentía con grave riesgo de inundación y arroyamiento, pues no pueden ser vehiculadas con la eficiencia de la situación preurbana, ya que, como se ha apuntado, buena parte de la red hídrica ha sido obliterada por la urbanización (con lo que la arroyada tiene que buscar impredecibles caminos alternativos), y en algunos casos, el desconocimiento y la falta de previsión han guiado la ubicación particularmente desafortunada de edificaciones e infraestructuras.

Estas limitaciones topográficas se manifiestan claramente en la morfología urbana: por encima de la cota de los 80 metros en la línea imaginaria de contacto con Anaga y a partir del espacio comprendido entre la Avenida Marítima hasta Las Mimosas, la edificación continua se detiene y la ciudad queda encorsetada entre mar y



montaña hacia el Este y Norte; por el Suroeste, el barranco de Santos, que divide la ciudad, la separa de los terrenos potencialmente más aptos situados en su margen derecha, de manera que en las últimas dos décadas ha constituido éste uno de los objetivos estratégicos más importantes en el desarrollo urbano de Santa Cruz de Tenerife: la integración de la creciente urbanización del Suroeste costero más próximo y eventualmente de los terrenos de la propia Refinería, cuya ubicación en los solares que ocupa se explica también por la adecuación de los mismos para la edificación.

Santa Cruz de Tenerife contaba, no obstante, con algunas condiciones favorables. Desde las estribaciones de Anaga hasta el Barranco de El Hierro, la costa estaba formada por playas fácilmente accesibles y protegidas de las marejadas del barlovento; no había accidentes orográficos en el área inmediata a la rada, y las condiciones del suelo y subsuelo eran favorables para la construcción. La proximidad de la feraz vega lagunera y de los llanos de Los Rodeos, y la lejanía del ubérrimo valle de La Orotava otorgaba a la rada santacruzera un papel subsidiario de la capital insular; era su puerto, con todo lo que ello significa de flujo e intercambio con el exterior. Una primera realidad portuaria cuya consolidación posterior como urbe capitalina debió mucho a la laboriosidad de los santacruzeros y a las decisiones político-económicas que tenían como objetivo la constitución de una centralidad portuaria en Tenerife.

La dicotomía entre el Santa Cruz de Tenerife administrativo y el Santa Cruz de Tenerife ciudad se manifiesta también en la ausencia de la graduación del disperso *rururbano* tan habitual en la isla. Por el contrario, se observa una marcada discontinuidad entre un sector ambientalmente protegido (constituido principalmente por el Parque Rural de Anaga en donde vive menos del 1% de la población municipal) y la ciudad propiamente dicha. Cada uno de estos dos ámbitos tiene una categorización comarcal propia en el ordenamiento insular<sup>2</sup>, lo que da idea de su importancia relativa y es una muestra de la falta de coincidencia entre los límites administrativos y las

<sup>2</sup> A efectos de la planificación insular, la organización del modelo territorial de Tenerife descansa sobre una estructura comarcal, que detalla ámbitos con un cierto grado de homogeneidad interna y articulados entre sí. Esta comarcalización se concreta en once unidades, donde se conjugan la afinidad territorial con la vinculación socioeconómica, a partir de la agregación de varios municipios colindantes. Sin entrar a discutir la idoneidad de esta clasificación, la nombramos como referente: tres serían montuosas y poco pobladas: los dos macizos (Anaga y Tenos) y el área central de la isla (Teide); las 8 comarcas restantes estarían dispuestas en torno a la anterior área central: Área Metropolitana (Santa Cruz, La Laguna, Tegueste y El Rosario), Valle de Güímar (Güímar, Arafo y Candelaria), Sureste (Arico y Fasnia), Abona (Granadilla, San Miguel, Vilaflor y Arona), Suroeste (Adeje, Guía de Isora y Santiago del Teide), Daute (Los Silos, El Tanque, Buenavista, Icod, La Guancha y San Juan de La Rambla), Valle de la Orotava (La Orotava, Puerto de la Cruz y Los Realejos) y Acentejo (La Victoria, Santa Úrsula, La Matanza, Tacoronte y El Sauzal).

estructuras regionales y comarcales, pues la comarca metropolitana se extiende por los municipios de La Laguna, El Rosario y Tegueste<sup>3</sup>.

Y de todo ello se deduce una conclusión inicial: la valoración de los fenómenos, causas y consecuencias de lo que sucede en el ámbito de Anaga mantiene una coherencia que no se produce cuando se enfrenta el análisis de la ciudad Santa Cruz de Tenerife, pues ésta es el corazón (pero, en último término sólo un segmento orgánico) de la comarca metropolitana, que articula y estructura la red urbana insular.

Como área metropolitana, este ámbito constituye un espacio integrado que además de tener rasgos de identidad común (más o menos discutida a partir de presupuestos socioculturales o político-administrativos) funciona como una unidad interdependiente en lo social, económico y medioambiental, en el comercio y en las infraestructuras; estas interdependencias, deben ser asumidas por cualquier planificación estratégica, sectorial o territorial para no caer en el sesgo de lo parcial.

Por otro lado, en el caso de Anaga, su propia marginalidad, sumada al aislamiento tradicional de sus valles y caseríos, ha favorecido paradójicamente el mantenimiento de una biodiversidad y de una riqueza patrimonial de singular relevancia, objeto de políticas de conservación específicas con un Plan Rector de Uso y Gestión de hace ya una década que significó una actuación pionera en la planificación integrada de un espacio protegido. La integración de esa amplia área montuosa protegida –con una planificación ambiental y un Plan de Ordenación propio–, dentro del desarrollo urbano ha resultado y resulta compleja y, en general, insatisfactoria: se articula con el resto del municipio como una amplia reserva territorial proveedora de externalidades ambientales y paisajísticas positivas que, además, trata de conservar los asentamientos rurales tradicionales y las actividades a ellos asociados en un mar-

---

<sup>3</sup> Conviene hacer alguna puntualización: la delimitación del área metropolitana constituida por los cuatro municipios mencionados puede ser objeto de crítica razonada, simplemente con la aportación de dos sencillos argumentos: en primer lugar, el continuo de edificaciones no se detiene a lo largo de prácticamente toda la vertiente septentrional y, por el sur, al menos hasta el valle de Güímar (y la continuidad urbana es criterio esgrimido para la consideración de área metropolitana); en segundo lugar, de la realización de una simple operación aritmética sacamos también alguna conclusión: si la parte que está habitada en la isla (descontados los espacios ambientalmente protegidos) es de 1.045,6 km<sup>2</sup>, la población censada (2005) asciende a 838.877 habitantes, y se reciben alrededor de 5,1 millones (cifra de 2005) de turistas anuales (lo que representa una media de unos 140.000 turistas residiendo diariamente), la población efectiva sobre la isla es de casi un millón de habitantes, con lo que la densidad residencial se aproximaría a los 1.000 habitantes por km<sup>2</sup>, cifra que puede ya considerarse como urbana. En este contexto, Santa Cruz podría considerarse como la cabecera de un ámbito prácticamente urbano que engloba a la mayor parte de las medianías y zonas costeras de la isla.

co de creciente e intensa accesibilidad desde la vecina área metropolitana e incluso como atractivo turístico significativo a escala insular.

## 1.2 El desarrollo urbano de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife

Los ejes articuladores del ámbito urbano santacrucero son los cursos fluviales y las vías de comunicación. Dentro de estos ejes, el barranco de Santos (junto con las Ramblas) es el elemento estructurante más significativo de la ciudad tradicional, mientras que el barranco de El Hierro y las carreteras de El Rosario y La Cuesta abren el paso al crecimiento periférico. En su despliegue como ciudad desde su resurgimiento en el siglo XIX, puede apreciarse cómo Santa Cruz de Tenerife ha ido superando, de manera continuada, sucesivos hitos siguiendo los mencionados ejes estructurantes.

En una primera fase de desarrollo, desde la segunda mitad del siglo XIX, la ciudad se acomoda en el espacio topográfico más favorable, y a mediados de la década de 1920 ya ocupa plenamente el espacio comprendido entre la Cordillera de Anaga y el barranco de Santos (todo el núcleo central de la actual urbe), hasta la altura de Suárez Guerra aproximadamente. Tres décadas más tarde, coincidiendo con un notable crecimiento poblacional (el número de habitantes se duplica entre 1930 y 1960: de 61.983 a 130.597 habitantes en el término municipal), la ciudad había avanzado hacia el sur y el oeste, en las inmediaciones del barranco de El Hierro primero y en la ladera de La Cuesta después. Esta extensión supuso el desbordamiento del casco tradicional y se concretó, en buena medida, en barrios de urbanización marginal y, en muchos casos, en alojamientos autoconstruidos.

A partir de la década de 1960 se supera ampliamente el límite municipal, en terrenos próximos y más baratos, ocupados casi siempre por la población inmigrante que viene atraída por el importante dinamismo capitalino. Este crecimiento de la segunda mitad del siglo XX se articula sucesivamente en torno a tres vías: la carretera general de La Laguna-La Cuesta; la carretera general del Sur hacia El Rosario y, posteriormente, la propia autovía TF-5 hacia La Laguna. De hecho, el desarrollo urbano, sobre todo en su extensión hacia el oeste y sur, ha estado muy condicionado por las vías de comunicación, con la creación de una retícula en la que quedaban como intersticios espacios no urbanizados que progresivamente iban colmatándose. Este es el caso del área entre los barrancos de Santos y de El Hierro, en donde quedaron hasta finales del siglo XX espacios dedicados a la agricultura, pues su elevada rentabilidad propició su establecimiento hasta la década de 1970, al competir su renta ventajosamente con la demanda de suelo urbano; en esta época, en el plano de

la ciudad se apreciaba el sector situado en la margen izquierda del barranco de Santos como un núcleo denso y compacto de edificaciones, mientras que la margen derecha aparecía tamizada de barrios y edificios de distinto tamaño con espacios no urbanizados.

La progresiva ocupación de los espacios no urbanizados de las áreas centrales de la ciudad y las limitaciones topográficas antes descritas impulsaron en las últimas décadas del siglo XX el crecimiento urbano hacia el suroeste, siguiendo la carretera de El Rosario como eje inicial (en parte en los terrenos baldíos cedidos en 1968 por el municipio de El Rosario), en algunos casos, en nueva urbanización (Añaza) y en otros por agregación de lo preexistente: Buenos Aires, Chamberí, Taco (que enlazan con la propia urbanización de La Cuesta), pero también, y hacia el sector cedido por El Rosario, Tíncer, El Sobradillo, Llano del Moro, La Gallega y Bco. Grande, entre otros; estos barrios, sin embargo, han mantenido ciertos rasgos de autonomía propios de una zona de nueva urbanización, y manifiestan una cierta desarticulación con el conjunto del municipio. Además, y ya en los últimos años, se produce la consolidación del segmento de la avenida 3 de Mayo, con nueva edificación en parte sobre terrenos cedidos por la refinería.

Por último, debe valorarse el hecho de que Santa Cruz de Tenerife, que ha sido hija de la actividad portuaria, ha estado constreñida en su desarrollo urbano por el puerto (y la instalación anexa de la refinería), de forma que el continuo cordón costero que en su desarrollo han ido ocupando las instalaciones portuarias capitalinas han dejado a la ciudad con un limitadísimo acceso urbano a su costa. De ahí que uno de los principales objetivos de cualquier estrategia de desarrollo sea la integración urbana de este litoral que debería constituir uno de los principales activos de la ciudad, al igual que la liberación de suelo urbano, que podría producirse como consecuencia de la retirada de la refinería de CEPSA, tal y como se prevé en la redacción del Plan General del municipio.

## **Santa Cruz de Tenerife: la metrópoli**

Santa Cruz de Tenerife ciudad sobrepasa los límites municipales, y aunque por convención literal o rigor administrativo muchos consten como barrios pertenecientes a otras entidades municipales, buena parte de los mismos está plenamente inserta dentro de lo que puede considerarse la metrópoli: la separación inicial de los dos grandes núcleos urbanos insulares, La Laguna y Santa Cruz de Tenerife, se ha convertido en inexistente en la actualidad, e incluso otros focos de menor tamaño se han visto absorbidos por el crecimiento de estas dos grandes centralidades, conformando un área metropolitana de, al menos, 389.497 habitantes empadronados en 2005, algo

menos de la mitad (el 46,4%) del total insular. Por comparación, en el área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria (que incluye a efectos de planificación también, además del municipio capitalino que le da nombre, a los de Santa Brígida, Telde y Arucas), esta cifra es significativamente superior: 528.226 habitantes, dos tercios (65,8%) del total insular. Destacamos así dos modelos territoriales insulares y urbanos sensiblemente diferentes entre Tenerife y Gran Canaria<sup>4</sup>.

El área metropolitana tinerfeña tiene notables deficiencias en su articulación interna, pues el fuerte crecimiento poblacional de las últimas décadas no sólo ha conducido a la densificación de los cascos de La Laguna y Santa Cruz de Tenerife (que son los que pueden manifestar mayor singularidad al atribuirse identidades exclusivas) y a confirmarlos en su importancia como aglutinadores de casi la mitad de la población insular: se ha producido consecuentemente un gran incremento de la demanda de servicios, que satura las infraestructuras, y cuyas posibilidades de crecimiento, en razón de las antes mencionadas restricciones ambientales y territoriales, son muy limitadas. Estos procesos han obligado a la expansión y localización de la población y actividades en zonas de mayor marginalidad, principalmente en el suroeste de la ciudad, hecho potenciado por la promoción pública de polígonos residenciales (e industriales) colindantes al crecimiento natural de los núcleos o, recientemente, como zonas aisladas de los mismos. Por ello se plantea igualmente en el desarrollo estratégico como actuación fundamental el aumento de la accesibilidad a través de nuevos viarios y nuevos medios de transporte.

### **Santa Cruz de Tenerife: una síntesis**

Como conclusión, se pueden establecer varios puntos clave para entender la posición actual del municipio de Santa Cruz de Tenerife y su entorno metropolitano en su contexto geográfico:

- ◆ Santa Cruz de Tenerife es un municipio con dos áreas muy diferenciadas: el Macizo de Anaga, protegido ambientalmente, y el Área Metropolitana, que

---

<sup>4</sup> Recordamos la cita anterior y reincidimos en que en un ámbito como el canario, la proximidad entre los núcleos de población y la intensa accesibilidad hacen que cada vez más se considere a las dos islas mayores como dos grandes centralidades urbanas que engloban a la mayor parte de la población insular. Ha de advertirse en cualquier caso que en cuanto al término «área» o «comarca» metropolitana es una delimitación territorial funcional, y como todas es discutible, en cuanto que el continuo urbano capitalino no ocupa la totalidad de los municipios mencionados (pero también sí podría considerarse que engloba a otros núcleos de otros municipios), por lo que en cuanto al cómputo poblacional que se refiere estadísticamente a la suma de los habitantes de los cuatro municipios, arroja una cifra que, al igual que en el caso de Las Palmas de Gran Canaria, excede la realidad.

constituye el centro demográfico de la isla y concentra buena parte de su actividad comercial e industrial, a excepción por ahora de la vinculada al ocio y al turismo.

- ◆ El puerto ha constituido el elemento central de la vida municipal, y a él debe la ciudad su emergencia desde incipiente núcleo portuario de La Laguna a capital insular y regional. Pero el puerto constituye también uno de los principales retos en su integración y recuperación del litoral. Una valoración semejante merece la refinería.
- ◆ El límite nororiental del Macizo de Anaga y la progresiva ocupación del eje de crecimiento oeste está propiciando un notable aumento demográfico y urbano en dirección hacia las zonas sur y sureste del municipio y hacia otras áreas de influencia fuera del ámbito municipal, que añaden complejidad al conjunto del área metropolitana.
- ◆ Más allá de su consideración de corazón del área metropolitana que se extiende por los municipios de La Laguna, Tegueste y El Rosario, Santa Cruz de Tenerife constituye el núcleo central del área urbana tinerfeña.

## 2 | La configuración urbana en perspectiva histórica

*Este pueblo es el más circunstanciado que hay en la provincia, por residir en él los comandantes generales, los Ilustrísimos Obispos, el juez del comercio de las Indias, el veedor general de la gente de guerra y contador principal de la Real Hacienda, el tesorero general, administradores generales de aduanas, tabaco y correo, coroneles ingenieros y otros oficiales militares, a que se agrega ser el de mayor vecindario y el único por donde se hace el comercio de Europa e Indias que tienen las siete islas*

(Representación del personero de Santa Cruz de Tenerife. 1755)

**E**l Archipiélago fue descubierto en el primer tercio del siglo XIV por las fuerzas que impulsaban la expansión ultramarina de la Europa del primer Renacimiento, pero su definitiva conquista y colonización ocurrió en el último cuarto del siglo XV<sup>5</sup>. El proceso colonizador no dependió del azar ni los conquistadores fueron una pandilla de gentes variopintas y sin más conocimientos que el manejo de la

---

<sup>5</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (2002): «Los móviles económicos del redescubrimiento y conquista de Canarias, 1341-1496», *Anuario del Instituto de Estudios Canarios*, 47, pp. 269-290.

espada y de lo que ello conlleva. Por el contrario, los agentes rectores de la nueva economía (una selecta minoría de mercaderes-banqueros, en la que destacaba el capital genovés) sabían con certeza la tarea que debían acometer, pues nadie arriesga vidas y dineros en la conquista y colonización de un territorio sin tener claros y seguros los beneficios esperados. Por consiguiente, los agentes de este proceso de conquista y colonización diseñaron al respecto un modelo de crecimiento económico en el que la ciudad ocupaba un puesto de primer orden.

Este modelo se caracterizó por el comportamiento dinámico e interactivo de tres elementos básicos: una *economía de producción* agroexportadora, una *economía de servicios* al tráfico internacional creado por la expansión europea en su escenario atlántico y un *factor institucional* sensible al crecimiento de ambas economías. Cada área insular debía, pues, disponer de un enclave portuario para poder desarrollar las operaciones mercantiles con el exterior derivadas de su propia dinámica productiva y las actividades de servicios al tráfico internacional. Por consiguiente, desde la colonización de los territorios insulares, especialmente de los debidos a la conjunción de intereses regios y privados, los puertos canarios cumplen una doble función, insular e internacional, dependiendo la primera de la actividad productiva interna y, la segunda, de la intensidad de su grado de vinculación al comercio internacional.

Las relaciones mercantiles generan costes de transacción de todo orden y naturaleza, desde económicos hasta militares, pues la marina debe defenderse de la persistente amenaza corsaria<sup>6</sup>. Y resulta evidente que estos costes se optimizarían si se radicaba en este enclave portuario la capital insular, es decir, la sede de todos los servicios administrativos e institucionales propios del gobierno económico y político del municipio-isla o cabildo y de la representación regia. El modelo agroexportador y de servicios portuarios no contaba, en esta hora, con una actividad protoindustrial propiamente dicha, a pesar de que la especialización productiva y la vinculación al mercado internacional eran elementos favorables a este tipo de opción. Pero la dinámica productiva estimularía el desarrollo en este entorno urbano de esta actividad artesanal (herrereros, sastres, zapateros), ligada a la demanda urbana y de las economías de producción agroexportadora y de servicios (carpintería de ribera).

La elite agromercantil, formada por comerciantes y terratenientes cuya pretensión nobiliaria no les impedía ejercer la actividad comercial de manera directa (casa de comercio) o indirecta (finanzas mercantiles), residía en estos núcleos urbano-portuarios, con claro beneficio para estos núcleos y para el resto de sus gentes. Porque,

---

<sup>6</sup> Sobre la piratería y los ataques navales, así como sobre los esfuerzos de las autoridades para atajar estos males, sigue siendo obligatoria la consulta de la obra de RUMEU DE ARMAS, A., *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, 2ª ed., Santa Cruz de Tenerife, 1995.



de un lado, la función de liderazgo social y político de esta elite la obligaba a mejorar las infraestructuras urbanas y a garantizar el abastecimiento de la urbe y, de otro, sus elevados niveles de consumo doméstico, ostentación y mecenazgo daban empleo al sector artesanal (desde albañiles y carpinteros a pintores, escultores u orfebres) y enriquecían el patrimonio artístico de la urbe.

Ahora bien, la única ciudad isleña que optimizó estos criterios de ciudad insular y atlántica en la primera mitad del siglo XVI fue Las Palmas y por una sencilla razón: la producción azucarera de esta isla representaba aproximadamente el 80% de la producción total de la región. Todo el comercio exterior del Archipiélago tenía su sede en esta ciudad. Fue la única isla que abonó derechos aduaneros hasta 1522 (obligación fiscal que comenzó a exigirse en Tenerife y La Palma a partir de esta fecha) y todavía a la altura de 1550, cuando la ruina de la agroindustria azucarera isleña por la competencia de la oferta antillana y brasileña se hacía ya notar, el valor aduanero de las mercancías intercambiadas en el puerto de Las Isletas representaba el 52,9% del valor total regional, correspondiendo a Tenerife el 27,9% y el 19,2% a La Palma. Se entiende entonces porqué se estableció en Las Palmas la primera diócesis y se construyó la Catedral, el palacio de la Real Audiencia y ricas casonas urbanas, siendo la primera ciudad que contó con una red de abastecimiento de agua potable financiada por los vecinos y el Cabildo.

## 2.1 Los orígenes de una urbe insular y atlántica

Tenerife fue también conquistada y colonizada por el capital mercantil y por el citado modelo productivo. Pero aquí no hubo una capitalidad indiscutible, es decir, que respondiera a los enunciados criterios. Porque si los agentes de su colonización eligieron el valle de Agüere para establecer la capital insular, San Cristóbal de La Laguna, otras entidades, como La Orotava o Garachico, adquirieron desde un primer momento rango y prestigio económico, y únicamente la villa de Daute contaba con funciones comerciales y portuarias, a pesar de que su rada no gozaba de todas las bendiciones por la peligrosidad de la entrada y del oleaje provocado por los vientos huracanados del noroeste. La Orotava daba salida a sus frutos y adquiría lo preciso del exterior por el Puerto de la Cruz y la capital insular hacía lo propio por la rada de Santa Cruz de Tenerife.

Es únicamente hacia mediados del siglo XVI cuando puede afirmarse que la colonización insular había ya terminado, el núcleo capitalino rural y urbano de la isla, San Cristóbal de La Laguna, albergaba un total de 7.220 habitantes (40,9% de la población insular), La Orotava 2.575 (14,6%) y Garachico 1.915 (10,9%), Santa Cruz de

Tenerife contaba únicamente con 446 habitantes (4,4%). Pero las cosas comenzaron a cambiar a partir de esta fecha. Porque si bien esta proporción de la población santacruzera en el total insular mantuvo igual rango en 1585, su población se había por entonces más que duplicado (cuadro 2.1).

**CUADRO 2.1**

Evolución demográfica de Santa Cruz de Tenerife\* en el contexto insular y regional, 1585-1802

| Años | Santa Cruz de Tenerife |       |       |      | Tenerife  |       |       |      | Canarias  |       |      |
|------|------------------------|-------|-------|------|-----------|-------|-------|------|-----------|-------|------|
|      | Población              | Δ%    | Tasa  | %/ti | Población | Δ%    | Tasa  | %/ti | Población | Δ%    | Tasa |
| 1585 | 1.009                  | 100,0 |       | 4,1  | 24.353    | 100,0 |       | 46,3 | 52.605    | 100,0 |      |
| 1680 | 2.453                  | 243,1 | 0,94  | 4,7  | 51.954    | 213,3 | 0,80  | 51,0 | 101.967   | 193,8 | 0,70 |
| 1688 | 2.491                  | 246,9 | 0,19  | 4,8  | 51.867    | 213,0 | -0,02 | 49,2 | 105.375   | 200,3 | 0,41 |
| 1745 | 7.352                  | 728,6 | 1,92  | 11,9 | 61.594    | 252,9 | 0,30  | 44,9 | 137.193   | 260,8 | 0,46 |
| 1787 | 6.473                  | 641,5 | -0,30 | 10,5 | 61.432    | 252,3 | -0,01 | 36,5 | 168.328   | 320,0 | 0,49 |
| 1802 | 7.313                  | 724,8 | 0,82  | 10,6 | 69.025    | 283,4 | 0,78  | 35,9 | 192.189   | 365,3 | 0,89 |

\* Con el lugar o barrio de San Andrés.

Notas: %/ti = Proporción sobre el total insular; %/tr = Proporción sobre el total regional

## Proteger la marina y el enclave portuario

La ruina de la agroindustria azucarera por la competencia brasileña y antillana y su sustitución por la vitivinicultura, cuyo principal productor era Tenerife, supuso el traslado de la hegemonía económica del Archipiélago a esta isla. Esta nueva hegemonía, ahora tinerfeña, en el escenario económico regional alcanzó una mayor dimensión económica y tuvo, además, una clara incidencia en la conversión del municipio como capital regional *de facto* en el siglo XVIII.

La demanda de los caldos isleños en los mercados europeos y coloniales no cesó de aumentar desde mediados del siglo XVI, y como la nueva agroindustria optimizaba las condiciones edáficas y climáticas de la mayor parte del territorio insular, provocó entonces una mayor especialización en la agricultura del país. Se creó así un mercado interior de bienes y servicios cuyo epicentro eran los núcleos urbano-portuarios de Tenerife (Garachico, Puerto de la Cruz y Santa Cruz de Tenerife); sus tiendas y almacenes atendían el intercambio de caldos y de otros bienes locales por mercancías europeas y el embarque ilegal de estas mercancías a los mercados coloniales. Los puertos se poblaron entonces de marinos y artesanos y de mercaderes locales y extranjeros. Finalmente, este proceso se vio acompañado por una concentración del poder político-administrativo; los gobernadores, con jurisdicción insular,

fueron sustituidos en 1627 por un capitán general con jurisdicción sobre todo el Archipiélago y competencias cada vez más amplias en la administración regia.

La información aduanera permite comprobar la importancia de Tenerife y de sus puertos en la economía regional de esta hora (cuadro 2.2). Hacia 1600, por ellos entraba y salía el 46,6% del valor estimado de las mercancías importadas y exportadas en el escenario regional; una proporción que subió al 75,5% en 1630, manteniéndose este rango hasta finales de la centuria. Ahora bien, el efecto multiplicador que genera esta concentración del comercio exterior y lo que ello conlleva se veía atemperado por realizarse a través de sus tres enclaves portuarios. Es más; si la supremacía de Garachico se atenuó en el primer tercio de la centuria en provecho del Puerto de la Cruz y de Santa Cruz de Tenerife, el mayor beneficiario de esta pérdida de hegemonía portuaria del enclave garachiquense fue el Puerto de la Cruz, que llegó a concentrar más del 80% de todo el comercio exterior insular en el último cuarto del setecientos.

**CUADRO 2.2**

Participación relativa de los puertos de Tenerife en el comercio exterior insular.

| Años | Valor | Santa Cruz de Tenerife |      | Puerto de la Cruz |      | Garachico   |      | Total       |
|------|-------|------------------------|------|-------------------|------|-------------|------|-------------|
|      |       | Mrs                    | %    | Mrs               | %    | Mrs         | %    | Mrs         |
| 1599 | B     | 24.035.600             | 31,0 | 181.633           | 0,2  | 53.377.400  | 68,8 | 77.594.633  |
| 1613 | A     | 98.467.040             | 34,4 | 83.300.00         | 29,1 | 104.684.000 | 36,5 | 286.451.040 |
| 1630 | A     | 82.906.426             | 37,4 | 74.821.719        | 33,7 | 64.083.360  | 28,9 | 221.811.506 |
| 1681 | B     | 32.384.800             | 3,5  | 317.966.400       | 33,6 | 29.987.200  | 7,9  | 380.338.400 |

Notas: A = Valores estimados de todo el comercio exterior. B = Valores estimados del comercio canario-europeo.

Así pues, Santa Cruz de Tenerife no adquirió su preeminencia de enclave mercantil y portuario y con actividades artesanales anexas durante la primera fase de esplendor de la economía canaria (1550-1680). Esta hegemonía en el escenario económico regional le correspondió, primero, a Garachico y, luego, al Puerto de la Cruz. Ahora bien, Santa Cruz de Tenerife se benefició bien y pronto de los dineros públicos generados por aquella bonanza. Consiguió que se invirtieran grandes sumas en la mejor defensa de su marina, amenazada por los enemigos del Imperio y por los que buscaban su fortuna y sustento en el mar.

En efecto, la riqueza insular y la que llegaba de América por la venta de los frutos del país, en pago de comisiones por el ejercicio del contrabando y en tránsito hacia Europa por igual motivo, llamó la atención de piratas y corsarios de múltiples banderas y credos (ingleses, holandeses, franceses, berberiscos). De día y de noche y

al menor descuido las naves fondeadas eran presa fácil de estos reyes del mar y grandes flotas enemigas amenazaron la marina santacruzera, causando en ocasiones grandes pérdidas materiales y humanas (recuérdese el ataque de la flota inglesa al mando del almirante Blake en 1557, que hundió en la rada de Santa Cruz de Tenerife la flota de los galeones de la plata).

Las autoridades local y regia se vieron entonces obligadas a proteger esta marina mediante la construcción de diversos baluartes y de su fortaleza principal, el castillo de San Cristóbal, emplazado en el frente marítimo de la actual plaza de la Candelaria. Los dineros, por supuesto, los puso el Cabildo tinerfeño, que abonó, además, los salarios de su condestable y artilleros e, incluso, la pólvora para sus cañones, y se preocupó, además, de que el lugar estuviera bien poblado para poder hacer frente de inmediato a cualquier desembarco. En conclusión, la construcción de esta infraestructura militar favoreció el camino hacia la conversión de Santa Cruz de Tenerife en el primer enclave portuario y comercial de la isla y de Canarias en el transcurso del setecientos.

## Enclave portuario y mercantil

Las cosas cambiaron y mucho en la primera mitad de esta centuria. La población experimentó un claro estancamiento con respecto al nivel de crecimiento del período anterior, especialmente en el caso de Tenerife (cuadro 2.1). Las calamidades se sucedieron; unas, por causa de la naturaleza (volcanes, vientos huracanados, langosta, epidemias) y, otras, por la economía. Aludimos, en este caso, al retroceso de la agroindustria vitivinícola como consecuencia de la competencia de los caldos portugueses y andaluces en los mercados de Europa y América, así como de la economía de servicios al tráfico internacional, al perder peso el papel de los puertos insulares en el escenario atlántico con motivo del comercio directo de las potencias extranjeras con las colonias hispanas de América. La ruina de las economías agroexportadora y de servicios redujo los niveles de empleo y renta, arreció el hambre y la mortalidad asociada a la subalimentación, y comenzó la espiral emigratoria con destino a América, especialmente a Cuba y Venezuela.

En este contexto de crisis mercantil y productiva ocurrió lo imprevisto. Santa Cruz de Tenerife emergió con categoría de centro urbano en la primera mitad de la centuria si aceptamos la dimensión poblacional (más de 5.000 habitantes) como la variable que determina en esta época tal categoría. Así, en 1688, la población del lugar (2.491 habitantes), integrada por pequeños labriegos, marinos, pescadores y una corta colonia mercantil vinculada al tráfico interior y a la demanda de la capital, se equiparaba a la de Vilaflor (2.396) y se situaba por debajo de la de otras localidades con actividades predominantemente agrarias, como Tacoronte (2.879 habitantes) o

Icod de los Vinos (3.018). Pero en 1745 Santa Cruz de Tenerife ya contaba con 7.352 habitantes. Y como sabemos que la tasa de crecimiento anual acumulativo de toda población estable sometida al régimen demográfico antiguo (y este régimen caracterizó, por supuesto, la demografía canaria hasta bien entrado el siglo XIX) no superaba el 0,5% anual y la de Santa Cruz de Tenerife se elevó al 1,9% entre 1688 y 1745 (cuadro 2.1), este incremento obedeció a una elevada corriente inmigratoria, que adquiere, además, un mayor significado si recordamos que se produce en el contexto de una pérdida de efectivos del conjunto insular por el conducto emigratorio a Indias.

La estructura social de Santa Cruz de Tenerife había cambiado de manera notable. A su tradicional población de labriegos, pescadores y marinos se agregaba ahora una nutrida colonia de artesanos, de mercaderes locales y extranjeros y de funcionarios de la administración regia. Y los inmigrantes procedían del interior insular, de otras islas, así como de la península y del extranjero. Así, es en la primera mitad del setecientos cuando Santa Cruz de Tenerife adquirió su perfil cosmopolita, alcanzando por primera vez la hegemonía mercantil en el escenario económico insular y regional, al trasladarse allí la actividad mercantil realizada hasta entonces en los otros dos enclaves portuarios de la isla.

La regresión vitivinícola afectó sobremanera a la actividad agroexportadora y mercantil del Puerto de La Cruz, cabecera del comercio insular y regional en el último cuarto del siglo XVII; porque si en esta hora y por este puerto se realizaba más del 80% del comercio exterior insular, este guarismo relativo se redujo a poco más del 30% durante la centuria ilustrada (cuadro 2.3). La regresión también afectó al puerto

**CUADRO 2.3**  
El comercio exterior isleño. Valores aduaneros (en mrs.)

| Puertos/Islands        | 1720-1734        |       |              | 1792             |       |              |
|------------------------|------------------|-------|--------------|------------------|-------|--------------|
|                        | (mrs)            | %/ti  | %/tr         | (mrs)            | %/ti  | %/tr         |
| Santa Cruz de Tenerife | 1.491.542        | 67,4  | 60,8         | 4.122.803        | 63,7  | 61,4         |
| Puerto de la Cruz      | 721.805          | 32,6  | 29,4         | 2.344.866        | 36,3  | 34,9         |
| Garachico              | 66.040           | 3,0   | 2,7          | 19.640           | 0,3   | 0,3          |
| Total isla             | 2.213.347        | 100,0 | 90,2         | 6.467.669        | 100,0 | 96,3         |
| Santa Cruz de La Palma | 142.116          |       | 5,8          | 113.360          |       | 1,7          |
| Las Palmas             | 97.505           |       | 4,0          | 36.584           |       | 0,5          |
| Lanzarote              |                  |       |              | 99.792           |       | 1,5          |
| <b>Totales</b>         | <b>2.452.969</b> |       | <b>100,0</b> | <b>6.717.404</b> |       | <b>100,0</b> |

Notas:

1720-1734: Promedio del ingreso aduanero del uno por ciento.

1792: Ingresos aduaneros de este año.

%/ti = proporción sobre el total insular; %/tr = proporción sobre el total regional

de Garachico, causándole su ruina definitiva las lavas del volcán de 1706. Y mientras languidecía el tráfico por el Puerto de la Cruz, por la rada santacruzera se realizaba el 67,4% del comercio exterior regional y el 60,8% del insular (cuadro 2.3) en la tercera década del setecientos, frente al exiguo 8,5% en 1680 (cuadro 2.2).

Así pues, el factor motriz del despegue urbano de Santa Cruz de Tenerife no fue otro que el traslado a su rada de parte de la actividad mercantil que hasta entonces se realizaba en los enclaves portuarios de Garachico y el Puerto de la Cruz. La mayor parte de las exportaciones de caldos del Valle de Taoro y de Daute continuó realizándose por Garachico y por el Puerto de la Cruz, y en este puerto persistió la importación de mercancías europeas y del tráfico interinsular destinada a cubrir la demanda de su *hinterland* productivo. Por consiguiente, lo que se trasladó desde aquellos dos puertos a Santa Cruz de Tenerife en la primera mitad del setecientos fue, principalmente, el comercio ligado a la economía de servicios al tráfico internacional. Se trataba de una actividad mercantil cuyos primeros renglones eran el contrabando de mercancías europeas con destino a las colonias hispanas de América y la negociación, también ilegal en buena parte, de los retornos indianos (plata y productos coloniales) con los países del Noroeste de Europa, a pesar del celo mostrado por la nueva administración regia en la represión del fraude aduanero<sup>7</sup>.

Se llega así a aislar el papel de la política en el despegue urbano de Santa Cruz de Tenerife. Porque «por el cebo del comercio y granjería», según denunciaban reiteradamente los ediles del Cabildo insular, aquí se establecieron los comandantes generales, es decir, el gobierno civil y militar del Archipiélago, así como toda la caterva de funcionarios reales.

Los representantes de Santa Cruz de Tenerife iniciaron entonces una serie de intervenciones en el Cabildo con el fin de obtener los dineros públicos para atender las graves carencias en infraestructuras de la nueva urbe. Había, en resumen, que mejorar los caminos que conducían al interior de la isla, garantizar el abastecimiento de agua potable para el vecindario y para el suministro de los buques, y construir un muelle que facilitara las operaciones mercantiles en la rada. Pero las cosas no eran nada fáciles en este momento. Los dineros públicos, procedentes del arrendamiento de bienes de propios y de impuestos sobre el tráfico y el consumo, eran bastante exi-

---

<sup>7</sup> Algunos datos revelan el alcance de esta actividad. Así, la plata procedente de América fluía al exterior en tal cuantía que en 1727 se acusó a un mercader holandés radicado en la plaza santacruzera de haber sustituido la moneda de plata local por moneda falsa. Más del 90% de las remesas de tabaco procedentes de Cuba y destinadas a surtir los estancos del Rey en las Islas (recuérdese que su comercialización y venta era monopolio regio) se reexportaba a Holanda y Alemania a la vista de todos, e igual destino tenían gran parte de las cargas de cacao procedentes de Venezuela.

guos como consecuencia de la regresión mercantil y productiva<sup>8</sup>. Además, los regidores de la capital no estaban interesados en atender la demanda vecinal. Veían con recelo la centralización del poder político en Santa Cruz de Tenerife y su creciente vigor económico, frente a la ruina de una ciudad capitalina cuya vida pública había decaído mucho, al depender buena parte de su dinamismo económico y social de las rentas de la clase propietaria afincada en ella y venida a menos.

Por consiguiente, si los habitantes de Santa Cruz de Tenerife querían los dineros públicos que justamente reclamaban para atender sus crecientes necesidades comunitarias tenían que obtenerlos mediante cuestación vecinal. Y así ocurrió. Los ricos vecinos del lugar pusieron lo que consideraron oportuno y algo más gracias al tirón dado a sus bolsillos por los comandantes generales, interesado abiertamente en el engrandecimiento del caserío.

Pero hacia 1750 los problemas comunitarios eran de tal dimensión que superaban el interés individual y la bolsa de los ricos prohombres santacruceros. Había, pues, que buscar otras soluciones. Y fue entonces cuando los ricos vecinos y el comandante general aunaron sus fuerzas para conseguir la conversión de Santa Cruz de Tenerife en municipio independiente de la tutela de la capital insular. El nuevo municipio administraría en su provecho las rentas que percibía el municipio-isla en el escenario económico de Santa Cruz de Tenerife, y tendría capacidad para exigir nuevas gabelas en aras del bien público sin tener que recurrir a la aprobación de un Cabildo que, por lo dicho más arriba, postergaba o paralizaba cualquier decisión al respecto.

La creación de un nuevo municipio no era tarea fácil e inmediata. Había que vencer la resistencia numantina del Cabildo insular y esperar que la economía cambiara de signo, pues la hacienda del futuro municipio únicamente debía nutrirse de rentas indirectas, al no existir bienes de propios en el término de Santa Cruz de Tenerife. Pero ya nada podía detener las aspiraciones de un lugar que se había convertido *de facto* en la capital regional al residir la máxima autoridad de la región, el comandante general. Además, en esta lucha por su emancipación de la tutela cabildicia, el lugar contó nuevamente con el apoyo de la economía.

La coyuntura económica mejoró sensiblemente a partir de 1780, cuando comenzó un ciclo de recuperación y auge que se prolongó hasta la segunda década de la centuria siguiente. La agroindustria vitivinícola recuperó sus mercados por el retroceso de sus competidores, y un nuevo cultivo, la barrilla, vinculada a la demanda de la industria textil europea y norteamericana, se agregó a la oferta exportadora, y el

---

<sup>8</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (1983): «Aportación al estudio de las haciendas locales: los presupuestos del Ayuntamiento de La Laguna (1772-1815)», *Revista de Historia Canaria*, **173**, pp. 111-159.

comercio de tránsito adquirió un nuevo dinamismo como consecuencia del libre comercio con las colonias hispanas.

La información disponible revela el alcance de esta nueva etapa en la historia económica insular. Así, la *Estadística de Canarias* elaborada por F. M. de Escolar en 1802 sugiere que la renta bruta generada por la actividad comercial radicada en Tenerife, especialmente en Santa Cruz de Tenerife, representaba el 79,6% del total regional y el 57,2% en el caso de la actividad portuaria, sumando estas dos rentas el 75% de dicho total (cuadro 2.4). En términos relativos, la *ratio* de ambas rentas por habitante era también la más elevada (262,4 rsvn), seguida de Lanzarote (103,8 rsvn) con consecuencia de su negocio barrillero, y situándose a considerable distancia la del resto de las islas (cuadro 2.5).

**CUADRO 2.4**

Renta bruta de la actividad comercial y portuaria en 1802 (en rsvn)

| Islas          | Comercial         |             |              | Portuaria        |             |              | Total             |              |
|----------------|-------------------|-------------|--------------|------------------|-------------|--------------|-------------------|--------------|
|                | (rsvn)            | %/ti        | %/tr         | (rsvn)           | %/ti        | %/tr         | (rsvn)            | %/tr         |
| Tenerife       | 15.820.000        | 86,0        | 79,6         | 2.564.800        | 14,0        | 57,2         | 18.384.800        | 75,5         |
| Gran Canaria   | 1.260.000         | 60,0        | 6,3          | 840.600          | 40,0        | 18,7         | 2.100.600         | 8,6          |
| La Palma       | 340.526           | 35,2        | 1,7          | 628.000          | 64,8        | 14,0         | 968.526           | 4,0          |
| Lanzarote      | 1.320.000         | 78,7        | 6,6          | 357.000          | 21,3        | 8,0          | 1.677.000         | 6,9          |
| Fuerteventura  | 930.000           | 93,9        | 4,7          | 60.000           | 6,1         | 1,3          | 990.000           | 4,1          |
| La Gomera      | 123.274           | 77,0        | 0,6          | 36.822           | 23,0        | 0,8          | 160.096           | 0,7          |
| El Hierro      | 82.171            | 100,0       | 0,4          |                  |             |              | 82.171            | 0,3          |
| <b>Totales</b> | <b>19.875.971</b> | <b>81,6</b> | <b>100,0</b> | <b>4.487.222</b> | <b>18,4</b> | <b>100,0</b> | <b>24.363.193</b> | <b>100,0</b> |

**CUADRO 2.5**

Renta bruta comercial y portuaria por habitante en 1802

| Islas          | Población insular | Comercial (rsvn) | Portuaria (rsvn) | Total (rsvn) |
|----------------|-------------------|------------------|------------------|--------------|
| Tenerife       | 70.067            | 225,8            | 36,6             | 262,4        |
| Gran Canaria   | 55.093            | 22,9             | 15,3             | 38,1         |
| La Palma       | 28.824            | 11,8             | 21,8             | 33,6         |
| Lanzarote      | 16.160            | 81,7             | 22,1             | 103,8        |
| Fuerteventura  | 12.451            | 74,7             | 4,8              | 79,5         |
| La Gomera      | 7.915             | 15,6             | 4,7              | 20,2         |
| El Hierro      | 4.006             | 20,5             | 0,0              | 20,5         |
| <b>Totales</b> | <b>194.516</b>    | <b>102,2</b>     | <b>23,1</b>      | <b>125,3</b> |



La nueva coyuntura amplió la hegemonía de Santa Cruz de Tenerife en el escenario mercantil de la región. Su modelo de crecimiento urbano guardaba estrecha relación con la prestación de servicios mercantiles y marítimos al comercio de tránsito y la nueva política económica nacional e internacional en relación con este comercio favoreció el desarrollo de estas actividades en la rada santacrucera.

El decreto de libre comercio con la América hispana de 1778 no alcanzó a los puertos insulares, pues mantuvo la prohibición de exportar géneros extranjeros, mientras otorgaba esta opción a todos los puertos de la Península; el decreto motivó, pues, la repulsa inmediata de los comerciantes locales y de los extranjeros naturalizados, pues paralizaba la mayor parte de la actividad mercantil de Santa Cruz de Tenerife. Pero en 1789 se autorizó el embarque de estos géneros, aunque con restricciones, que luego fueron suprimidas con el fin de garantizar el abastecimiento de las colonias. Y como Santa Cruz de Tenerife fue el único puerto habilitado en las Islas para este comercio libre, su actividad dio nuevo impulso al comercio de tránsito, que alcanzó su punto culminante a finales de la primera década del siglo XIX, cuando la primera potencia industrial de Europa, Inglaterra, buscaba nuevos horizontes para su manufactura y necesitaba para ello el apoyo estratégico de la economía de servicios de los puertos insulares.

## 2.2 El modelo contemporáneo de crecimiento urbano

*Hay varias pretensiones, por donde se viene en conocimiento que la villa de Santa Cruz de Tenerife aspira a una independencia total del corregimiento y a una representación igual a la del Ayuntamiento general de la isla. En una palabra, que su principal objeto es levantar vara contra vara y pendón contra pendón.*

(Alonso de Nava Grimón, 1806)

Durante la centuria ilustrada y los tres primeros lustros del siglo XIX se cimentaron las bases económicas, sociales y políticas que permitieron a Santa Cruz de Tenerife obtener la categoría de entidad municipal independiente del municipio-isla en 1803 y, posteriormente, y gracias de nuevo al apoyo de la comandancia general, convertirse en capital del Archipiélago en 1813, al establecerse aquí la sede de la Diputación Provincial, así como las restantes instituciones propias del nuevo gobierno regional y nacional. Después de décadas de lucha, el pueblo santacrucero podía por fin dar gracias a la fortuna.

La victoria santacrucera tenía, además, una componente social y política de gran trascendencia, ya que significaba también el derrumbe de la vieja sociedad estamental, fundamentada en los privilegios de la nobleza insular representada por los ediles del municipio-isla, por el empuje de los principios liberales que forjaban la nueva sociedad, defendidos con ahínco por las fuerzas sociales que daban vida al nuevo municipio. Y desembarazadas entonces estas fuerzas de la tutela del Cabildo y arropadas con la función de capitalidad provincial, consideraron que había llegado la hora de hacer de Santa Cruz de Tenerife la urbe insular y atlántica que habían soñado durante casi una centuria.

Sin embargo, el futuro inmediato no respondió a los deseos de los santacruceros y de sus nuevas autoridades. El municipio y la capitalidad provincial fueron creaciones en gran medida artificiales y efímeras durante la primera mitad del siglo XIX, al verse afectadas por los continuos y profundos cambios políticos, económicos y administrativos que jalonaron la construcción del Estado burgués hispano en esta etapa. Además, La Laguna y Las Palmas no se quedaron con los brazos cruzados mientras Santa Cruz de Tenerife mimaba su rango de capital regional; por el contrario, la cuestionaron con ahínco ante las instancias de la nación, al considerar que ultrajaba sus respectivos derechos históricos a presidir la región. Y, por si todo esto fuera poco, la economía dio también la espalda a Santa Cruz de Tenerife, al negarle los dineros públicos necesarios para afianzar su rango de capitalidad regional.

### Los difíciles prolegómenos (1820-1880)

El fin de las guerras napoleónicas supuso el restablecimiento del comercio exterior europeo, aunque sólo en parte como consecuencia de las fuertes medidas arancelarias impuestas por los países de la Europa continental para hacer frente a la competencia de la oferta industrial inglesa. Se recuperaron las exportaciones europeas de vinos y barrilla hacia sus tradicionales mercados, pero los envíos canarios de ambos bienes siguieron el camino inverso, al no poder competir con la oferta europea. Los días de gloria de los tres primeros lustros del siglo XIX se acabaron de manera acelerada y sin remedio; así, si en 1800 la riqueza agraria se estimó en 31.750.646 pesetas, en 1845 se había reducido a 11.199.343 pesetas<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> BERNAL, A. M. (1981): «En torno al hecho económico diferencial canario», en *Canarias ante el cambio*, Santa Cruz de Tenerife, pp. 25-38. MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (1987): «Canarias, 1800-1870. Fiscalidad y revolución burguesa», *Hacienda Pública Española*, **108-109**, pp. 327-340.

Pero la ruina de la economía agroexportadora no fue el único de los males. Agreguemos la incidencia de un factor institucional que por primera vez en la historia isleña dejaba de actuar como factor de crecimiento de la economía del país, al someter a ésta a una creciente presión fiscal y al encorsetar su comercio exterior y su actividad de servicios al tráfico internacional por la vía del proteccionismo. La uniformidad fiscal con el territorio peninsular supuso la implantación de nuevas figuras fiscales que ocasionaron el repudio de una población no acostumbrada a ver por sus hogares al fisco, y de ahí la violencia de todo orden contra sus representantes. Los fuertes aranceles proteccionistas deterioraron el intercambio de bienes isleños (vinos y barrilla) por manufacturas europeas, al tiempo que aquellos bienes no tenían cabida alguna en el mercado peninsular, de modo que el tráfico Canarias-Península tenía como principal contrapartida la extracción del corto numerario existente en las arcas de los insulares. Un numerario que, por demás, no llegaba en la misma cuantía de América como consecuencia de la pérdida del Imperio colonial.

**CUADRO 2.6**

Buques británicos arribados a los puertos canarios, 1833-1848.

| Años | Santa Cruz |      | La Orotava |      | Gran Canaria |      | Lanzarote |      | Fuerteventura |      | Total<br>(Tm) |
|------|------------|------|------------|------|--------------|------|-----------|------|---------------|------|---------------|
|      | (Tm)       | (%)  | (Tm)       | (%)  | (Tm)         | (%)  | (Tm)      | (%)  | (Tm)          | (%)  |               |
| 1833 | 4.705      | 31,8 | 1.518      | 10,2 | 2.917        | 19,7 | 3.799     | 25,6 | 1.873         | 12,6 | 14.812        |
| 1834 | 2.673      | 30,4 | 1.051      | 11,9 | 2.283        | 25,9 | 1.727     | 19,6 | 1.070         | 12,2 | 8.804         |
| 1835 | 3.376      | 41,2 | 1.136      | 13,9 | 2.583        | 31,5 | 1.094     | 13,4 | s.a.          |      | 8.189         |
| 1837 | 3.563      | 50,1 | 1.099      | 15,5 | s.d.         |      | 1.439     | 20,2 | 1.006         | 14,2 | 7.107         |
| 1838 | 6.935      | 68,7 | 1.102      | 10,9 | 1.384        | 13,7 | 676       | 6,7  | s.a.          |      | 10.097        |
| 1839 | 4.676      | 68,8 | 932        | 13,7 | 395          | 5,8  | 791       | 11,6 | s.a.          |      | 6.794         |
| 1840 | 3.543      | 33,3 | 395        | 3,7  | 6.234        | 58,6 | 460       | 4,3  | s.a.          |      | 10.632        |
| 1841 | 4.591      | 74,9 | 411        | 6,7  | 492          | 8,0  | 634       | 10,3 | s.a.          |      | 6.128         |
| 1843 | 2.651      | 72,6 | 665        | 18,2 | 337          | 9,2  | s.a.      |      | s.a.          |      | 3.653         |
| 1844 | 3.392      | 89,2 | 116        | 3,1  | 139          | 3,7  | 156       | 4,1  | s.a.          |      | 3.803         |
| 1845 | 2.907      | 75,0 | 344        | 8,9  | 160          | 4,1  | 467       | 12,0 | s.a.          |      | 3.878         |
| 1847 | 1.223      | 87,5 | 174        | 12,5 | s.a.         |      | s.a.      |      | s.a.          |      | 1.397         |
| 1848 | 1.866      | 96,4 | s.a.       |      | s.a.         |      | 69        | 3,6  | s.a.          |      | 1.935         |

Fuente: Informes consulares británicos. Elaboración propia.

El proteccionismo implantó un sinfín de impuestos y gabelas de todo tipo para evitar la entrada de la marina extranjera en los puertos nacionales y reservar así el mercado de fletes a una marina nacional agobiada por la pérdida de su tráfico con el Imperio. Pero si esta política restrictiva valía para la marina matriculada en los puertos insulares, para la internacional que frecuentaba estos puertos significó la

desbandada (cuadros 2.6 y 2.7). La economía agroexportadora dejó de tener fletes baratos para acceder a sus mercados exteriores –agravándose con ello su competitividad– y se hundió el segundo renglón de su economía, es decir, su oferta de servicios al tráfico internacional.

Además, el proteccionismo llegaba en el momento más inoportuno. Inglaterra era nuestro principal comprador de caldos y de barrilla y, al propio tiempo, requería la estación de los puertos insulares para avanzar en su escalada imperialista, es decir, en la necesidad, ante el cierre del mercado continental europeo, de buscar nuevos mercados exteriores para su creciente oferta industrial, así como materias primas y otros bienes primarios para su industria y mercado interior. Y como África y América eran los escenarios de su interés en el Atlántico, el proteccionismo hispano redujo considerablemente la presencia británica en los puertos canarios (cuadro 2.6 y 2.7).

CUADRO 2.7

Comercio británico. Valor facturado de la carga exportada, 1833-1848.

| Años | Santa Cruz |      | La Orotava |      | Gran Canaria |      | Lanzarote |      | Fuerteventura |      | Total<br>(£) |
|------|------------|------|------------|------|--------------|------|-----------|------|---------------|------|--------------|
|      | (£)        | (%)  | (£)        | (%)  | (£)          | (%)  | (£)       | (%)  | (£)           | (%)  |              |
| 1833 | 26.900     | 25,2 | 21.400     | 20,0 | 22.600       | 21,1 | 20.682    | 19,3 | 15.340        | 14,3 | 106.922      |
| 1834 | 26.244     | 40,6 | 16.600     | 25,7 | 3.850        | 6,0  | 11.682    | 18,1 | 6.276         | 9,7  | 64.652       |
| 1835 | 17.255     | 41,1 | 11.600     | 27,7 | 6.180        | 14,7 | 6.908     | 16,5 | s.a.          |      | 41.943       |
| 1837 | 30.270     | 50,2 | 17.900     | 29,7 | s.d.         |      | 7.488     | 12,4 | 4.611         | 7,7  | 60.269       |
| 1838 | 32.250     | 61,5 | 7.500      | 14,3 | 7.600        | 14,5 | 5.071     | 9,7  | s.a.          |      | 52.421       |
| 1839 | 24.475     | 55,7 | 9.400      | 21,4 | 3.700        | 8,4  | 6.342     | 14,4 | s.a.          |      | 43.917       |
| 1840 | 12.490     | 43,6 | 6.796      | 23,7 | 7.600        | 26,5 | 1.749     | 6,1  | s.a.          |      | 28.635       |
| 1841 | 4.685      | 29,0 | 6.235      | 38,6 | 2.960        | 18,3 | 2.286     | 14,1 | s.a.          |      | 16.166       |
| 1843 | 10.226     | 55,5 | 7.200      | 39,1 | 1.000        | 5,4  | s.a.      |      | s.a.          |      | 18.426       |
| 1844 | 4.386      | 58,2 | 2.384      | 31,6 | s.a.         |      | 772       | 10,2 | s.a.          |      | 7.542        |
| 1845 | 5.390      | 56,5 | 2.024      | 21,2 | s.a.         |      | 2.134     | 22,4 | s.a.          |      | 9.548        |
| 1847 | 6.670      | 65,3 | 3.546      | 34,7 | s.a.         |      | s.a.      |      | s.a.          |      | 10.216       |
| 1848 | 8.182      | 95,7 | s.a.       |      | s.a.         |      | 366       | 4,3  | s.a.          |      | 8.548        |

Fuente: Informes consulares británicos. Elaboración propia.

Las consecuencias negativas de la nueva coyuntura fueron visibles: creció el desempleo, la miseria rural y urbana y los niveles de mortalidad, y entre 1830 y 1850 el crecimiento demográfico se estancó (cuadro 2.8). La emigración a América alcanzó los niveles de una verdadera diáspora, incentivada, además, por la terratenencia isleña del otro lado del Atlántico, interesada en reclutar fuerza de trabajo libre en este lado para sustituir la esclava.

### CUADRO 2.8

La población de Santa Cruz de Tenerife en el contexto insular y regional, 1802-1877

| Años | Santa Cruz de Tenerife |       |      | Tenerife  |      |      | Canarias  |      |
|------|------------------------|-------|------|-----------|------|------|-----------|------|
|      | Población              | Tasa  | %/ti | Población | Tasa | %/tr | Población | Tasa |
| 1802 | 7.313                  |       | 10,6 | 69.025    |      | 35,9 | 192.189   |      |
| 1818 | 6.630                  | -0,61 | 8,8  | 75.235    | 0,54 | 35,3 | 213.106   | 0,65 |
| 1834 | 8.334                  | 1,44  | 9,7  | 85.685    | 0,82 | 36,7 | 233.789   | 0,58 |
| 1857 | 12.486                 | 1,77  | 13,2 | 94.355    | 0,42 | 40,2 | 234.870   | 0,02 |
| 1877 | 15.885                 | 1,21  | 15,4 | 103.478   | 0,46 | 37,4 | 276.607   | 0,82 |

El primer modelo urbano de Santa Cruz de Tenerife, fundamentado esencialmente en su vinculación al mercado internacional a través de su economía de servicios portuarios, perdió todo su dinamismo, a pesar de que la ruina de los otros enclaves portuarios permitió una concentración del escaso tráfico en la rada santacruzera (cuadros 2.6 y 2.7). La población se incrementó en la modesta cifra de 1.000 habitantes entre 1802 y 1834 (cuadro 2.8), frente al fuerte crecimiento de la primera mitad del setecientos. Los santacruzeros habían alcanzado la independencia económica y eran protagonistas de la política regional, pero carecían de los recursos precisos para acometer las infraestructuras urbanas acordes con el nuevo rango de capital de Canarias y reducir, así, el desgaste político que supuso mantener este título a lo largo de la centuria. El letargo urbano de la primera mitad del siglo XIX no se debió, pues, a la falta de miras de las autoridades locales de Santa Cruz de Tenerife; obedeció, en suma, a la pobreza de las arcas municipales, que no era otra que la del conjunto del país.

En realidad, una política municipal de corte moderno, preocupada por los intereses comunitarios y por el desarrollo urbano mediante intervenciones directas, sólo pudo comenzar en Santa Cruz de Tenerife a partir de 1850 gracias al cambio de signo de la coyuntura económica. Un cambio que tuvo que ver con la implantación de un modelo económico que recogía en gran medida la herencia del pasado y reafirmaba el papel del factor institucional en este modelo.

La economía agroexportadora contó con una oferta nueva y con un elevado efecto motriz, la grana o cochinilla, vinculada a la demanda de la industria europea, especialmente inglesa. Y por primera vez en la historia del municipio santacruzero, su escenario productivo favorecía la expansión de esta oferta. Se hicieron diversas obras para almacenar las aguas de escorrentía de los barrancos y para captar nuevos recursos hídricos en las montañas del macizo de Anaga, pues si bien el nopal para criar la grana crecía en los áridos secanos, su producto era más elevado en los terraz-

gos bajo riego. La cochinilla se extendió por los municipios colindantes y llegó hasta Guía de Isora, exigiendo sus productores una salida a este nuevo renglón agroexportador y un mejor abastecimiento de los *inputs* que demandaban sus economías familiares. Y ocurrió entonces lo a todas luces imprevisto. Porque aquella salida y abasto tenía lugar por Santa Cruz de Tenerife (cuadro 2.9) de modo que, por primera vez en su historia, su enclave portuario trabajaba una oferta agroexportadora, planteándose incluso sustituir los veleros del cabotaje insular por vapores.

CUADRO 2.9

Valor aduanero de las importaciones. Años indicados

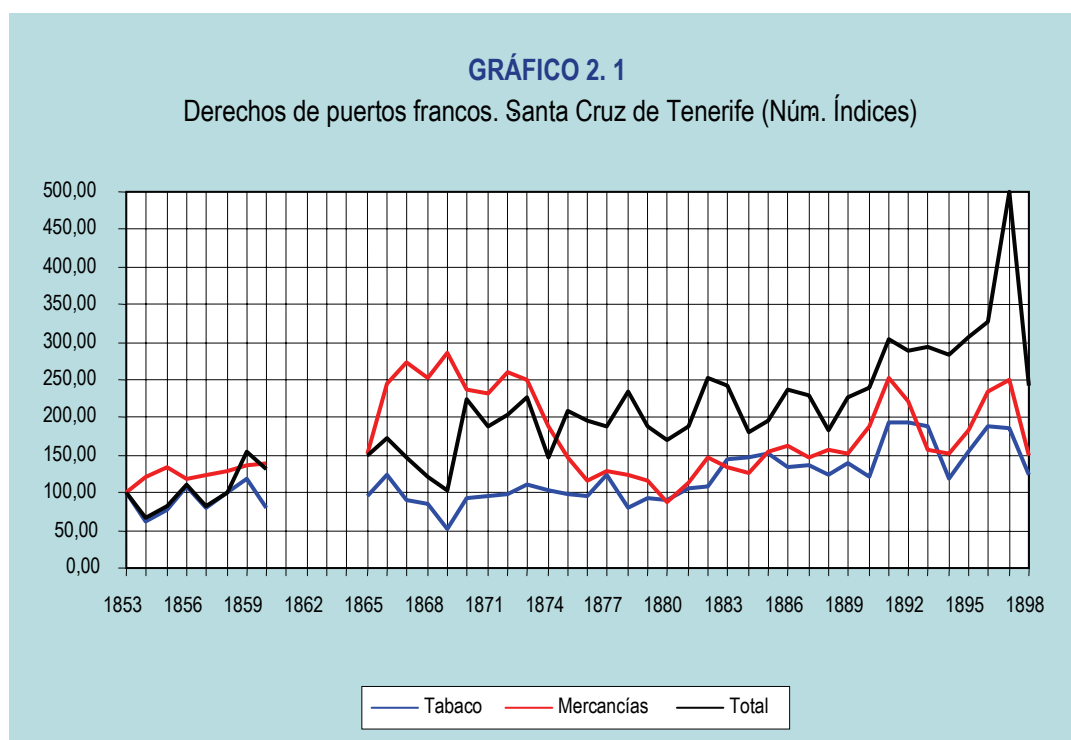
| Puertos/Isias          | 1816             |              | 1839             |              | 1852             |              | 1861             |              |
|------------------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|
|                        | (Ptas)           | (%)          | (Ptas)           | (%)          | (Ptas)           | (%)          | (Ptas)           | (%)          |
| Santa Cruz de Tenerife | 1.006.947        | 39,0         | 1.132.948        | 82,2         | 572.997          | 100,0        | 3.847.831        | 100,0        |
| Puerto de la Cruz      | 1.573.595        | 61,0         | 245.762          | 17,8         |                  | 0,0          |                  | 0,0          |
| Total isla             | 2.580.542        | 82,7         | 1.378.710        | 70,5         | 572.997          | 49,6         | 3.847.831        | 48,3         |
| Santa Cruz de La Palma | 60.175           | 1,9          | 56.925           | 2,9          | 15.543           | 1,3          | 486.372          | 6,1          |
| Las Palmas             | 84.345           | 2,7          | 154.792          | 7,9          | 501.393          | 43,4         | 2.747.097        | 34,5         |
| Lanzarote              | 247.834          | 7,9          | 209.257          | 10,7         | 40.098           | 3,5          | 395.405          | 5,0          |
| Fuerteventura          | 146.879          | 4,7          | 156.065          | 8,0          | 25.622           | 2,2          | 496976           | 6,2          |
| <b>Totales</b>         | <b>3.119.774</b> | <b>100,0</b> | <b>1.955.748</b> | <b>100,0</b> | <b>1.155.652</b> | <b>100,0</b> | <b>7.973.681</b> | <b>100,0</b> |

La nueva oferta agroexportadora se inició en la década de 1840, pero su verdadero desarrollo no comenzó sino con posterioridad a 1850 y tuvo que ver con un cambio institucional de gran envergadura. Los agentes económicos insulares lograron superar el paréntesis proteccionista y afianzar la vía de desarrollo que mejor convenía a sus intereses, con una estrategia de signo librecambista que hundía sus raíces en la historia isleña y cuyos fundamentos fueron los puertos francos, establecidos en 1852. Las franquicias eliminaron el corsé proteccionista, asistiendo de nuevo a la expansión de una economía de servicios vinculada al tráfico internacional; una expansión que adquiriría cada vez mayor vuelo a medida que avanzaba el comercio internacional ligado a la era del imperialismo. Y si hasta entonces el país no pudo aspirar a una opción industrial moderna, al carecer, entre otras cosas, de materias primas y energía (carbón), ahora se abría esta posibilidad, pues las franquicias la favorecieron al permitir la importación de estos bienes a precios internacionales.

Las referencias disponibles avalan el cambio experimentado en el modelo urbano de Santa Cruz de Tenerife. La población se duplicó entre 1834 y 1877, a una tasa anual de crecimiento acumulativo del 1,5%, mientras la población insular lo hacía al

4,40% en el mismo periodo (cuadro 2.8). El empleo en el sector comercial se vio acrecentado por la expansión de la actividad mercantil y portuaria, absorbiendo el 42,3% de la población activa según el censo de 1860; mientras, la dedicada al sector agrario redujo su peso y la industrial, escasamente representada a principios de siglo, acaparaba un 23,12%.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife recuperó su tradicional papel geoestratégico en las comunicaciones atlánticas y enriqueció su actividad comercial con las exportaciones de grana y las importaciones para el mercado local. La evolución de los arbitrios de puertos francos devengados en Santa Cruz de Tenerife muestra, a pesar del elevado nivel de fraude, una tendencia creciente durante este período (gráfico 2.1)<sup>10</sup>. Y destacan los arbitrios sobre la importación de tabaco para el consumo interior y para su elaboración; una industria que comienza ahora y que despuntará con fuerza con el cambio de siglo.



<sup>10</sup> Los arbitrios de puertos francos eran de tres clases: (a) los derechos por la importación de granos y harinas extranjeros; (b) los derechos por la importación de tabaco; y (c) los derechos del 1 por mil sobre toda clase de mercancías. Y era esencialmente en este último apartado donde se detectaba un mayor nivel de fraude.

La nueva riqueza permitió el desarrollo de los proyectos culturales planteados en la etapa anterior (Liceo artístico y literario; Sociedad Económica; Gabinete Instructivo), que contaron en muchos casos con el apoyo de los dineros de la municipalidad. Y es que la nueva riqueza agroexportadora y mercantil dotó al Ayuntamiento de ingresos para acometer con cierta solvencia algunas tareas comunitarias importantes (abastecimiento de aguas; alumbrado público; construcción de la primera recoba; cementerio; arreglo de calles y carreteras). Aunque la acción política más significativa tuvo que ver con el desarrollo de una infraestructura portuaria que permitió las operaciones de los buques de vapor. El puerto recibió la categoría de puerto de interés general en 1852 y su construcción contó con el concurso del Estado, es decir, con la primera y única participación directa de éste en la economía local durante el siglo XIX.

Los recursos públicos necesarios para hacer frente a los nuevos proyectos no llegaron en la cuantía esperada, pues si bien el presupuesto de gastos subió de 25 a 55 millones de pesetas (constantes de 2004) entre 1851 y 1880 (cuadro 2.10), quedó luego comprometido por dos causas principales. La primera fue la crisis de la grana; una crisis corta, provocada por la generalización de las anilinas artificiales en la década de 1870, pero muy intensa, que provocó miseria, paro y emigración, al tiempo que redujo la actividad mercantil e industrial ligada al mercado interior al descender bruscamente la renta agraria.

CUADRO 2.10

Tráfico marítimo por los puertos canarios en 1894 y 1895

| Banderas       | Santa Cruz de Tenerife |              |             | Las Palmas       |              |             | Totales          |              |
|----------------|------------------------|--------------|-------------|------------------|--------------|-------------|------------------|--------------|
|                | 1894                   |              |             | 1894             |              |             | 1894             |              |
|                | (Tm)                   | (%/ti)       | (%/tr)      | (Tm)             | (%/ti)       | (%/tr)      | (Tm)             | (%)          |
| Británica      | 642.330                | 35,7         | 18,9        | 2.754.497        | 59,5         | 81,1        | 3.396.827        | 52,8         |
| Extranjera     | 599.846                | 33,3         | 34,5        | 1.139.533        | 24,6         | 65,5        | 1.739.379        | 27,1         |
| Francesa       | 185.578                | 10,3         | 45,9        | 218.819          | 4,7          | 54,1        | 404.397          | 6,3          |
| Alemana        | 238.534                | 13,3         | 37,6        | 395.842          | 8,6          | 62,4        | 634.376          | 9,9          |
| Española       | 133.199                | 7,4          | 52,6        | 120.090          | 2,6          | 47,4        | 253.289          | 3,9          |
| <b>Totales</b> | <b>1.799.487</b>       | <b>100,0</b> | <b>28,0</b> | <b>4.628.781</b> | <b>100,0</b> | <b>72,0</b> | <b>6.428.268</b> | <b>100,0</b> |
| Banderas       | 1895                   |              |             | 1895             |              |             | 1895             |              |
|                | (Tm)                   | (%/ti)       | (%/tr)      | (Tm)             | (%/ti)       | (%/tr)      | (Tm)             | (%)          |
|                | 828.600                | 43,8         | 25,2        | 2.465.077        | 66,5         | 74,8        | 3.293.677        | 58,8         |
| Extranjera     | 555.227                | 29,4         | 43,3        | 727.862          | 19,6         | 56,7        | 1.283.089        | 22,9         |
| Francesa       | 171.796                | 9,1          | 59,6        | 116.305          | 3,1          | 40,4        | 288.101          | 5,1          |
| Alemana        | 227.946                | 12,1         | 42,7        | 305.646          | 8,2          | 57,3        | 533.592          | 9,5          |
| Española       | 107.528                | 5,7          | 53,8        | 92.159           | 2,5          | 46,2        | 199.687          | 3,6          |
| <b>Totales</b> | <b>1.891.097</b>       | <b>100,0</b> | <b>33,8</b> | <b>3.707.049</b> | <b>100,0</b> | <b>66,2</b> | <b>5.598.146</b> | <b>100,0</b> |



La segunda causa fue el incremento de la actividad mercantil y portuaria ligada a las transacciones internacionales en el puerto de La Luz y de Las Palmas, cuyo tráfico igualó al de Santa Cruz de Tenerife a finales de la década de 1870. El puerto santacrucero perdió por primera vez su primacía en el escenario económico regional, como queda de relieve en la caída de los arbitrios por la importación de mercancías (gráfico 2.1) y en el volumen del tráfico marítimo, al igualar el puerto de Las Palmas al de Santa Cruz de Tenerife ya en aquella década<sup>11</sup>, y superarle ampliamente a partir de 1890 (cuadro 2.10). Se debilitó por ello el efecto motriz que hasta entonces había ejercido aquella primacía en el crecimiento urbano de Santa Cruz de Tenerife. Sin embargo, había riqueza mercantil y portuaria para todos, pues a partir de 1880 se asistirá al verdadero nacimiento de la urbe en un contexto general de crecimiento económico moderno.

### La consolidación del modelo urbano contemporáneo (1880-1936)

La recuperación de la actividad productiva y mercantil llegó pronto gracias a la reconversión agraria basada en la trilogía plátanos, tomates y papas y a la fase de crecimiento de la economía de servicios, pues el tráfico internacional conoció un vertiginoso aumento hasta la Primera Guerra Mundial. Por consiguiente, las heridas de la grana cicatrizaron tan pronto como se abrieron. Porque incluso buena parte del excedente de fuerza de trabajo rural de las áreas más deprimidas y, sobre todo, de Lanzarote y Fuerteventura, arruinadas por la decadencia de la grana y por la ausencia de un mercado interior para su oferta de cereales como consecuencia de la baratura de la importada, encontró acomodo en los nuevos plantíos y en la construcción urbana y portuaria, contribuyendo a la formación de los primeros *barrios obreros* de las dos ciudades principales del Archipiélago.

Se asiste ahora a una etapa de fuerte expansión económica y de modernización productiva que se prolongó hasta la Primera Guerra Mundial y, en lo que aquí concierne, a un vertiginoso crecimiento del modelo urbano contemporáneo de Santa Cruz de Tenerife en tan sólo veinticinco años (1890-1914). Un período crucial en el que la ciudad configuró su definitivo perfil y en el que sus fuerzas sociales, plenamente conscientes de los factores motrices de su crecimiento, apostaron por la defensa de la unidad regional con capital en su urbe, pues esta preponderancia política apoyaba su hegemonía en el escenario económico regional.

---

<sup>11</sup> Según las estadísticas elaboradas por los cónsules británicos, en 1875 el tonelaje de los buques británicos que hicieron escala en Santa Cruz de Tenerife ascendió a 123.080 toneladas, y a 112.857 en el puerto de la Luz de Las Palmas; en 1880, de 158.399 toneladas en el primer puerto y de 192.984 en el segundo.

El primer indicador fue el fuerte aumento de la población (cuadro 2.11) debido en gran parte a una corriente inmigratoria procedente del interior insular, de otras islas y del exterior. Los 15.885 habitantes de 1877, que representaban el 15,4% de la población insular, se duplicaron en 1900 y, luego, en 1910, a una tasa anual acumulativa del 6,3%, mientras que el peso de sus efectivos en el total insular subió al 33,2%. En resumen, Santa Cruz de Tenerife alcanzó en la primera década del siglo XX el nivel de crecimiento demográfico más elevado de toda su historia.

**CUADRO 2.11**

La población de Santa Cruz de Tenerife en el contexto insular y regional, 1877-1940

| Años | Santa Cruz de Tenerife |       |      | Tenerife  |      |      | Canarias  |      |
|------|------------------------|-------|------|-----------|------|------|-----------|------|
|      | Población              | Tasa  | %/ti | Población | Tasa | %/tr | Población | Tasa |
| 1877 | 15.885                 |       | 15,4 | 103.478   |      | 37,4 | 276.607   |      |
| 1887 | 19.656                 | 2,15  | 17,3 | 113.714   | 0,95 | 37,7 | 301.983   | 0,88 |
| 1900 | 33.055                 | 4,08  | 24,1 | 137.302   | 1,46 | 37,7 | 364.408   | 1,46 |
| 1910 | 61.047                 | 6,33  | 33,2 | 183.844   | 2,96 | 40,1 | 458.719   | 2,33 |
| 1920 | 52.698                 | -1,46 | 27,7 | 189.931   | 0,33 | 38,9 | 488.483   | 0,63 |
| 1930 | 61.983                 | 1,64  | 27,6 | 224.329   | 1,68 | 39,2 | 572.273   | 1,60 |
| 1940 | 69.350                 | 1,13  | 26,5 | 261.963   | 1,56 | 38,1 | 687.937   | 1,86 |

La estructura de la población activa, a pesar del discutible valor de las fuentes censales en este apartado, refleja los importantes cambios ocurridos en la economía del lugar. La ampliación del área irrigada, estimulada ahora por la expansión de los nuevos cultivos exportadores, especialmente el tomate y en menor medida el plátano, explica que el sector primario incrementase su peso relativo, al pasar del 34,6% en 1860 al 40,8% en 1900. Pero el sector agroexportador enclavado en el territorio municipal alcanzó su techo productivo en esta última fecha, y los nuevos empleos se generaron en las actividades que daban ahora un mayor lustre urbano a la ciudad, es decir, en el sector secundario (construcción y establecimientos fabriles); así, si en 1900 trabajaban en este sector el 22,4% de los activos, en 1920 lo hacía el 38,3%.

El espectacular crecimiento de la población en los primeros tres lustros del siglo XX provocó un desajuste muy acusado en el mercado inmobiliario, el primero en la historia de la urbe. Las chavolas ocuparon las oquedades y cuevas disponibles, los espacios vacíos entre huertas y caminos, y las *ciudadelas* fueron el mejor escenario urbano de los obreros santacruceros. Pero aclaremos que únicamente de los más afortunados entre los más pobres, porque durante estos años asistimos a la formación y despegue de un activo mercado inmobiliario, el primero en la historia de la urbe san-

tacrucera, cuya intensidad y dinámica resulta inexplicable sin una demanda del mismo signo y generada, obviamente, por un incremento y mejora en la distribución de la renta.

El despegue de las actividades productiva y mercantil se vio acompañado bien pronto por una presión obrera cada vez más organizada, y la conjunción de ambas fuerzas provocaron una sustancial mejora salarial –los salarios en la construcción y en el comercio se duplicaron entre 1890 y 1900 y, de nuevo, entre esta fecha y 1910–, de modo que una parte del vecindario ganó lo suficiente como para estimular la creación de un negocio inmobiliario que movilizó capital autóctono y extranjero, además de las remesas de emigrantes, y que se canalizó en parte a través de las sociedades constructoras de edificios urbanos, configurándose entonces los primeros barrios modernos de Santa Cruz de Tenerife (Nuevo, Duggi). Y a esta importante construcción urbana, que conoce un ciclo de bonanza hasta la Primera Guerra Mundial, debe agregársele la construcción de los edificios públicos, de los almacenes para la actividad mercantil y, sobre todo, de una infraestructura portuaria que no conoce freno alguno hasta la gran guerra, para retomar de nuevo su curso en la década de 1920, aunque con menor vuelo.

**CUADRO 2.12**

Producción de electricidad. Santa Cruz de Tenerife, 1900-1933

| Años | Producción anual |          | Producción por habitante |        |           |          |
|------|------------------|----------|--------------------------|--------|-----------|----------|
|      | (kw/hora)        | Δ%       | Hab.                     | Δ%     | (kw/hora) | Δ%       |
| 1901 | 153.734,35       | 100,00   | 40.367                   | 100,00 | 3,81      | 100,00   |
| 1905 | 213.919,57       | 139,15   | 49.199                   | 121,88 | 4,35      | 114,17   |
| 1910 | 222.650,00       | 144,83   | 63.004                   | 156,08 | 3,53      | 92,79    |
| 1914 | 346.750,00       | 225,55   | 58.985                   | 146,12 | 5,88      | 154,36   |
| 1917 | 687.506,00       | 447,20   | 56.140                   | 139,07 | 12,25     | 321,56   |
| 1927 | 2.637.391,00     | 1.715,55 | 59.353                   | 147,03 | 44,44     | 1.166,78 |
| 1933 | 1.126.430,00     | 732,71   | 65.005                   | 161,04 | 17,33     | 455,00   |

Los establecimientos fabriles eran de pequeñas dimensiones, pero respondían ya a la estructura industrial propia del Archipiélago (tabaco, bebidas y alimentación). Su mercado eran las islas, el abastecimiento de los buques en tránsito y algunos mercados exteriores, destacando el escenario colonial africano. La mayor parte de la materia prima era importada, así como la totalidad de la energía consumida, predominando inicialmente el carbón con su máquina de vapor y después de la Primera Guerra Mundial el petróleo y el motor de combustión. Pero la energía que conoció una creciente demanda en esta industria y en el consumo urbano fue la electricidad,

cuya producción refleja claramente el esfuerzo industrial, así como la modernización de la urbe. Los 153.734 kw/hora producidos en 1901 por la *Sociedad Eléctrica e Industrial de Tenerife* subieron a 687.506 en 1917 y a 2.637.391 en 1927 (cuadro 2.12).

En el capítulo de industrias, ha de destacarse, en primer término, la tabaquera. Nació con la supresión del monopolio por la ley de puertos francos de 1852 y la derogación tuvo por objeto potenciar el crecimiento de esta agroindustria en las Islas. La crisis de la grana y la pérdida de Cuba le dieron un nuevo vigor, pero la producción doméstica de tabaco fue siempre insuficiente, de modo que la industria tuvo que abastecerse desde casi sus inicios de materia prima importada y contar, además, con la demanda foránea como principal estímulo para su desarrollo; de ahí que su génesis y dinámica dependiera de los acuerdos con Tabacalera para poder acceder al mercado peninsular. Y aunque el maridaje entre Tabacalera y los industriales tabaqueros isleños conoció continuas desavenencias, fue crucial para el desarrollo del sector, que comenzó en 1900, cuando la reforma de los puertos francos otorgó a esta industria la categoría de isleña, y alcanzó su punto álgido a principios de los años treinta, siendo Santa Cruz de Tenerife la principal sede de esta industria: en 1932 operaban aquí 36 productores de tabaco elaborado, con una producción de 12.270.000 puros y 269.568.000 cigarrillos.

La actividad portuaria potenció el desarrollo de un número creciente de industrias vinculadas con el tráfico marítimo: nuevas construcciones de buques, lanchones y gabarras de carga y descarga; reparaciones navales. Y en esta actividad destacaron los talleres y varaderos de las empresas Hamilton, Elder, Cory y, más tarde, de la Junta de Obras del Puerto. Y sería la actividad portuaria, es decir, el suministro del nuevo combustible a los buques en tránsito, el principal estímulo a la instalación de la refinería en Santa Cruz de Tenerife en 1929, con una capacidad inicial de refinado de 250.000 toneladas. La refinería dotó a la ciudad de una importante industria, con efectos de arrastre sobre el resto del tejido productivo<sup>12</sup>.

Finalmente, ha de mencionarse la industria pesquera. La demanda de pescado de la ciudad se cubría con el pescado fresco traído desde los caladeros archipiélagos o saharianos, conservados vivos en los tanques del buque y almacenados en otros tanques viveros en los puertos. Y con este fin se construyeron una decena aproximada de buques entre 10 y 30 toneladas que abastecían de pescado a la ciudad. El otro cambio significativo en este sector se produjo durante la Primera Guerra Mundial, cuando los mercados coloniales se vieron desabastecidos como consecuencia del con-

---

<sup>12</sup> Que la instalación de Cepsa estranguló el ensanche urbano hacia la zona sur de la ciudad, se reconoció ya en aquel año (1929), pues se había planteado reservar solares en esta zona para la construcción de casas baratas, redactándose al efecto algunos proyectos. Vid. GARCÍA HERRERA, L. M. (1981): *Santa Cruz de Tenerife. La formación de la ciudad marginal*, Santa Cruz de Tenerife, pp. 138-140.

flicto bélico. La necesidad de un alimento con proteínas y sal que complementara el arroz impulsó la producción en tierra del pescado seco, principalmente corvina, denominado *bacalao africano*. Santa Cruz de Tenerife no quedó al margen de esta iniciativa industrial y en Valleseco y el Barranco de Jagua se establecieron varias factorías para esta elaboración (Carreras y Cía. y Barrera y Cía.), a las que habría que añadir la fábrica de hielo y las cámaras de conservación.

La actividad comercial de la urbe santacrucera conoció un fuerte aumento gracias a la demanda del mercado interior y a su vinculación al tráfico internacional, y surgió tímidamente una actividad hotelera que adquirió mayor importancia en la década de 1920. Pero estas actividades no alcanzaron el nivel deseado por las fuerzas socioeconómicas y políticas de la nueva y moderna Santa Cruz de Tenerife —y, por tanto, no tuvieron un mayor efecto motriz sobre el desarrollo urbano—, debido a la incidencia de tres factores principales.

**CUADRO 2.13**

Comercio exterior por los puertos de la provincia de Tenerife. Años indicados

|                        |       | 1904        |       | 1909        |       | 1914        |       | 1917       |       |
|------------------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|------------|-------|
|                        |       | (Ptas)      | %     | (Ptas)      | %     | (Ptas)      | %     | (Ptas)     | %     |
| Sta. Cruz de Tenerife  | M     | 86.486.226  | 85,8  | 44.510.562  | 86,0  | 31.798.521  | 87,3  | 17.053.862 | 87,4  |
|                        | X     | 14.317.740  | 14,2  | 7.267.612   | 14,0  | 4.612.985   | 12,7  | 2.449.704  | 12,6  |
|                        | Total | 100.803.966 | 73,5  | 51.778.174  | 51,4  | 36.411.506  | 30,9  | 19.503.566 | 37,0  |
| La Orotava             | M     | 59.418      | 96,0  | 998.749     | 41,5  | 2.956.165   | 70,9  | 1.457      | 100,0 |
|                        | X     | 2.478       | 4,0   | 1.406.473   | 58,5  | 1.213.885   | 29,1  |            | 0,0   |
|                        | Total | 61.896      | 0,0   | 2.405.222   | 2,4   | 4.170.050   | 3,5   | 1.457      | 0,0   |
| Santa Cruz de La Palma | M     | 2.718.013   | 68,1  | 2.341.415   | 88,6  | 2.470.079   | 90,6  | 1.412.021  | 35,1  |
|                        | X     | 1.275.079   | 31,9  | 300.785     | 11,4  | 256.766     | 9,4   | 2.610.414  | 64,9  |
|                        | Total | 3.993.092   | 2,9   | 2.642.200   | 2,6   | 2.726.845   | 2,3   | 4.022.435  | 7,6   |
| Canarias               | M     | 118.284.747 | 86,2  | 85.510.907  | 84,9  | 99.916.693  | 84,8  | 40.794.041 | 77,5  |
|                        | X     | 18.930.725  | 13,8  | 15.226.341  | 15,1  | 17.965.998  | 15,2  | 11.876.506 | 22,5  |
|                        | Total | 137.215.472 | 100,0 | 100.737.248 | 100,0 | 117.882.691 | 100,0 | 52.670.547 | 100,0 |

Fuente: Estadísticas del comercio exterior de España.

En primer lugar, se debe aludir a la creciente competencia del puerto de La Luz de Las Palmas en la captación de los servicios marítimos al tráfico internacional y del comercio exterior de las Islas. Así, si en 1904 el 73,5% de este comercio se realizaba por el puerto de Santa Cruz de Tenerife, esta proporción se redujo al 51,5% en 1909 y al 30,9% en 1914 (cuadro 2.13), persistiendo en este umbral en la década de 1920. En segundo lugar, la continuidad de la actividad portuaria en el Puerto de la Cruz, con una labor exportadora e importadora aún significativa como consecuencia de la re-

cuperación de su agricultura agroexportadora, restó obviamente empuje al puerto de Santa Cruz de Tenerife y a la actividad comercial de la urbe en el contexto del mercado insular.

El tercer factor limitativo en el desarrollo urbano de Santa Cruz de Tenerife no era nada nuevo. Obedecía a las condiciones orográficas de su territorio, de modo que era tan antiguo como su propia historia, y de ahí los esfuerzos de los ediles y comerciantes santacruceros por mejorar la red de caminos que conectaban la urbe con el interior insular. Pero si estos esfuerzos eran en aquel entonces baldíos, pues la red de transportes era la óptima, al estar fundada en el tráfico de cabotaje, mucho más barato que el transporte terrestre, las cosas habían cambiado y mucho a la altura de 1900 y, sobre todo, después de la Primera Guerra Mundial, cuando los avances tecnológicos (electricidad, motor de combustión) permitían vertebrar la capital con el resto de la isla mediante los nuevos medios de transporte terrestre. Ha de destacarse la importancia del tranvía que conectaba la ciudad hasta Tacoronte (planteándose el proyecto de su continuidad hasta el valle de La Orotava) y la labor política en pro de una generosa financiación pública para construir un viario moderno.

CUADRO 2.14

Presupuesto de gastos del municipio de Santa Cruz de Tenerife, 1851-1934

| Años | Gastos       |                | Ptas/habitante |         |           |
|------|--------------|----------------|----------------|---------|-----------|
|      | (Ptas corr.) | (Ptas 2004)    | Hab.           | (Corr.) | (De 2004) |
| 1851 | 72.776,13    | 25.895.327,93  | 11.327         | 6,43    | 2.286,16  |
| 1860 | 78.888,13    | 23.468.453,00  | 13.697         | 5,76    | 1.713,40  |
| 1870 | 121.179,58   | 31.496.591,85  | 15.385         | 7,88    | 2.047,23  |
| 1880 | 172.500,64   | 55.182.512,43  | 17.546         | 9,83    | 3.145,02  |
| 1890 | 237.917,67   | 87.301.789,73  | 23.103         | 10,30   | 3.778,81  |
| 1901 | 1.111.461,36 | 312.703.275,75 | 40.367         | 27,53   | 7.746,51  |
| 1905 | 1.034.017,48 | 282.187.437,97 | 49.199         | 21,02   | 5.735,63  |
| 1910 | 1.809.399,37 | 503.869.597,96 | 63.004         | 28,72   | 7.997,42  |
| 1914 | 3.367.947,19 | 903.547.629,78 | 58.541         | 57,53   | 15.434,44 |
| 1917 | 1.316.422,06 | 210.473.656,67 | 55.402         | 23,76   | 3.799,03  |
| 1920 | 2.085.226,11 | 250.044.330,97 | 52.432         | 39,77   | 4.768,93  |
| 1925 | 4.826.870,44 | 694.561.563,79 | 57.056         | 84,60   | 12.173,33 |
| 1930 | 3.607.793,81 | 571.057.051,52 | 62.087         | 58,11   | 9.197,69  |
| 1934 | 5.593.766,23 | 912.788.937,50 | 66.008         | 84,74   | 13.828,46 |

Fuente: Archivo Municipal. Años indicados. Elaboración propia.

Interesa, por último, concretar la respuesta de la municipalidad santacrucera a los problemas comunitarios. Y lo primero sería examinar la financiación con que contó para hacer frente a tales problemas. La información disponible, aún insuficientemente elaborada, revela, no obstante, la atonía del presupuesto municipal hasta finales del siglo XIX,

cuando empezó a disponer en verdad de ingresos y de capacidad de endeudamiento para acometer las grandes tareas comunitarias (cuadro 2.14). Medido el presupuesto de gastos en pesetas constantes de 2004, se observa un fuerte crecimiento a finales del siglo XIX, alcanzando su máximo umbral en 1914; el presupuesto se redujo luego, expresando con ello la crisis ocasionada por la Primera Guerra Mundial, y la recuperación no llegó sino en 1934, es decir, en la fase crítica provocada por la gran depresión y en la antesala de la ruptura democrática republicana. En síntesis, los años más saneados de la hacienda municipal en el primer tercio del siglo XX fueron sus primeros tres lustros, coincidiendo, además, con su primera etapa de gran desarrollo urbano.

El municipio tuvo que afrontar en estos años los mayores problemas comunitarios, tanto en infraestructuras públicas (abastecimiento de aguas, alumbrado, obras de alcantarillado, pavimentación de calles) como sociales (beneficencia, higiene y sanidad) y culturales (biblioteca municipal; apoyo a las iniciativas y a las asociaciones culturales). Un examen somero de la estructura del presupuesto de gastos revela dos etapas en su configuración (cuadro 2.15); durante la primera (1900-1920) destaca la importancia de las obras públicas, pues si descontamos las cargas municipales, especialmente destinadas a pagar los empréstitos, este capítulo absorbió el 43,4% de los primeros presupuestos hasta elevarse al 73,5% en 1914. Esta proporción descendió en una segunda etapa hasta situarse en un 33,2% en 1934, cuando la municipalidad mostró una mayor preocupación por los gastos sociales y culturales (cuadro 2.16), destacando las partidas destinadas a *Salubridad e Higiene*. Una orientación presupuestaria que, sin duda, tiene mucho que ver con los cambios sociales y políticos ocurridos durante la República.

**CUADRO 2.15**

Estructura del presupuesto de gastos de la hacienda municipal de Santa Cruz de Tenerife, 1901-1934

| Capítulos               | 1901           |              | 1914             |              | 1920             |              | 1934             |              |
|-------------------------|----------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|
|                         | Ptas           | (%)          | Ptas             | (%)          | Ptas             | (%)          | Ptas             | (%)          |
| Gastos del Ayuntamiento | 135.183        | 20,5         | 88.940           | 4,0          | 110.065          | 7,2          | 633.755          | 18,3         |
| Policía                 | 144.980        | 21,9         | 310.450          | 14,1         | 288.697          | 18,9         | 596.338          | 17,2         |
| Instrucción pública     | 38.300         | 5,8          | 74.813           | 3,4          | 83.259           | 5,4          | 278.700          | 8,0          |
| Beneficencia            | 2.475          | 0,4          | 66.855           | 3,0          | 84.878           | 5,6          | 761.650          | 22,0         |
| Obras públicas          | 286.586        | 43,4         | 1.617.300        | 73,5         | 919.750          | 60,2         | 1.151.325        | 33,2         |
| Corrección pública      | 14.882         | 2,3          | 19.200           | 0,9          | 28.790           | 1,9          | 5.000            | 0,1          |
| Montes                  | 2.746          | 0,4          | 8.783            | 0,4          | 7.712            | 0,5          | 17.450           | 0,5          |
| Imprevistos             | 15.161         | 2,3          | 1.500            | 0,1          | 5.000            | 0,3          | 5.157            | 0,1          |
| Agrupación forzosa      |                | 0,0          |                  | 0,0          |                  | 0,0          | 16.050           | 0,5          |
| Resultas                | 20.294         | 3,1          | 13.500           | 0,6          | 500              | 0,0          |                  | 0,0          |
| <b>Total</b>            | <b>660.607</b> | <b>100,0</b> | <b>2.201.341</b> | <b>100,0</b> | <b>1.528.651</b> | <b>100,0</b> | <b>3.465.425</b> | <b>100,0</b> |

Nota: no se ha considerado el capítulo de cargas municipales.

**CUADRO 2.16**

Presupuesto de gastos en instrucción y asuntos sociales. Años indicados

|                      | 1920              |              | 1934                |              |
|----------------------|-------------------|--------------|---------------------|--------------|
|                      | Ptas              | (%)          | Ptas                | (%)          |
| Instrucción pública  | 83.259,25         | 49,5         | 278.700,00          | 26,8         |
| Beneficencia         | 84.877,50         | 50,5         | 70.350,00           | 6,8          |
| Salubridad e higiene |                   |              | 598.172,50          | 57,5         |
| Asistencia social    |                   |              | 93.127,50           | 9,0          |
| <b>Total</b>         | <b>168.136,75</b> | <b>100,0</b> | <b>1.040.350,00</b> | <b>100,0</b> |

## Expansión y reajustes (1940-2000)

42

El primer franquismo, que cubre el período 1936-1960, debe interpretarse en el caso del Archipiélago como algo ajeno a su devenir histórico. Fue, en realidad, un largo paréntesis, pero amargo, pues generó miseria y una fuerte corriente emigratoria, al perder las Islas sus vínculos con el escenario mercantil internacional, y no sólo por la Guerra civil y, luego, por la Segunda Guerra Mundial, sino, además, por la política autárquica de la dictadura. El régimen de puertos francos fue suprimido, la actividad agroexportadora conoció graves dificultades para acceder a sus tradicionales mercados exteriores, y el escenario urbano sufrió estas circunstancias, pues cabe hablar en esta época de una auténtica ruralización de la economía como consecuencia de la pérdida de peso en su estructura productiva de la prestación de servicios al tráfico internacional de los enclaves portuarios; además, si la actividad industrial era poca, ahora languideció como consecuencia de la caída de la demanda interna con motivo del retroceso de la renta, a pesar de los esfuerzos por potenciar el tejido industrial preexistente y el de nuevo cuño. Ello no quiere decir, sin embargo, que no se produjeran algunos avances, pero éstos no compensaron la grave pérdida de oportunidades y de rentas ocasionada por aquella política.

El examen de las tendencias demográficas del municipio durante este período revela un fuerte crecimiento de sus efectivos poblacionales, a una tasa anual acumulativa del 4,05% entre 1940-1950 y del 2,39% en el siguiente decenio (cuadro 2.17). En síntesis, Santa Cruz de Tenerife duplicó su población entre 1940 y 1960, y su participación en el conjunto insular experimentó un sensible aumento, debido sobre todo a la reducción de la población rural como consecuencia de la espiral emigratoria, dirigida fundamentalmente a Venezuela. Aunque se desconocen las causas del crecimiento poblacional de Santa Cruz de Tenerife, basado sin duda en la importancia de la inmigración, se pueden aportar algunas sugerencias que lo relacionan con el incremento de la actividad productiva y comercial durante este período, a pesar del calvario autárquico.



### CUADRO 2.17

La población de Santa Cruz de Tenerife en el contexto insular y regional, 1940-2001

| Años | Santa Cruz de Tenerife |       |      | Tenerife  |      |      | Canarias  |      |
|------|------------------------|-------|------|-----------|------|------|-----------|------|
|      | Población              | Tasa  | %/ti | Población | Tasa | %/tr | Población | Tasa |
| 1940 | 69.350                 |       | 26,5 | 261.963   |      | 38,1 | 687.937   |      |
| 1950 | 103.110                | 4,05  | 32,0 | 321.949   | 2,08 | 39,9 | 807.773   | 1,62 |
| 1960 | 130.597                | 2,39  | 33,1 | 394.466   | 2,05 | 40,8 | 966.177   | 1,81 |
| 1970 | 142.305                | 0,86  | 30,0 | 473.971   | 1,85 | 42,1 | 1.125.442 | 1,54 |
| 1981 | 185.899                | 2,46  | 33,4 | 557.191   | 1,48 | 40,9 | 1.363.646 | 1,76 |
| 1991 | 200.172                | 0,74  | 32,1 | 623.823   | 1,14 | 41,8 | 1.493.784 | 0,92 |
| 2001 | 188.477                | -0,60 | 25,3 | 744.076   | 1,78 | 41,8 | 1.781.366 | 1,78 |

Ha de señalarse el retroceso de la actividad agroexportadora en el municipio durante estos años, pues la producción de plátanos y tomates en su territorio era ya testimonial en la década de 1950. Por consiguiente, la primera actividad productiva que daba empleo a la creciente población fue un sector secundario en expansión. La política industrial de la autarquía, dirigida a la creación de industrias sustitutivas de las importaciones, favoreció el desarrollo de las instalaciones fabriles ya existentes y la aparición de otras industrias en la ciudad. Entre las antiguas, cabe destacar la industria tabaquera, fundamentaba de nuevo en las importaciones de tabaco en rama, a pesar del esfuerzo productivo encaminado a cubrir la demanda de materia prima. Las fábricas se modernizaron, aumentó su número y la producción ascendió a 75 millones de cigarrillos y 2.775 millones de cigarrillos, pero este proceso expansivo se vio limitado por el difícil acceso al mercado exterior una vez resuelta la contienda internacional; de ahí que las fábricas establecidas en el municipio únicamente elaborasen un tercio de su capacidad teórica en la década de 1950.

La tradicional industria naval desapareció con la construcción de los muelles de ribera y quedó limitada a una nueva instalación en la salida del barranco de María Jiménez, mientras continuó la actividad en los varaderos de la Junta de Obras del Puerto y de *Industrias Marítimas de Tenerife, S.A.*, que fue la empresa más activa en la construcción de embarcaciones después de la Guerra Civil. La industria pesquera conoció ahora sus días de gloria; se montaron varios establecimientos (salazones; harinas y aceites), vinculándose su producción a los mercados interior, nacional y colonial-africano. El resto de los establecimientos fabriles tradicionales, vinculados estrechamente al mercado interior, conocieron también un incremento de su capacidad productiva.

Finalmente, la vía industrial sustitutiva de las importaciones tuvo también su reflejo en la economía municipal de este período. La empresa *Industrias Químicas Ca-*

*narias*, S.A. tenía por objeto social producir ácido sulfúrico para la refinería, explosivos para el sector de la construcción, y fertilizantes para el sector agroexportador, que hasta entonces se abastecían del mercado internacional. La política autárquica dio vida a esta empresa, que conoció buenos resultados económicos durante esta etapa al disfrutar de una situación de monopolio en el mercado local. La construcción pública recibió el impulso del Mando Económico, en gran medida para paliar el elevado paro obrero, mientras que la iniciativa privada en este sector no despuntó sino a partir de 1950, instalándose la primera fábrica de cemento en 1957.

La recuperación de la actividad portuaria se inició luego de la Segunda Guerra Mundial (cuadro 2.18.). Pero no debemos dar demasiado vuelo a esta recuperación y posterior expansión, por cuanto si descontamos del movimiento general de mercancías las operaciones de carga y descarga de la refinería (los graneles líquidos), encontramos que la descarga de graneles sólidos y de mercancía general únicamente se incrementó y de manera importante en los años finales del período autárquico, es decir, cuando se hacían ya notar los elementos liberalizadores que pujaban por un cambio en la política económica.

CUADRO 2.18

Movimiento general de mercancías. Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Años indicados

|          | 1935                | 1940    | 1945    | 1950    | 1955      | 1960      |           |
|----------|---------------------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|
| Descarga | Cabotaje            | 26.079  | 85.632  | 120.642 | 133.940   | 245.339   | 310.797   |
|          | Exterior            | 672.075 | 486.106 | 219.540 | 1.441.337 | 1.823.061 | 3.257.347 |
|          | Total               | 698.154 | 571.738 | 340.182 | 1.575.277 | 2.068.400 | 3.568.144 |
|          | Graneles líquidos   |         |         | 155.231 | 1.315.507 | 1.670.285 | 3.044.891 |
|          | Resto de mercancías |         |         | 184.951 | 259.770   | 398.115   | 3.568.144 |
| Carga    | Cabotaje            | 119.064 |         | 175.822 | 549.460   | 841.764   | 1.463.800 |
|          | Exterior            | 102.859 |         | 54.073  | 762.015   | 952.807   | 861.309   |
|          | Total               | 221.923 |         | 229.895 | 1.311.475 | 1.794.571 | 2.325.109 |
|          | Graneles líquidos   |         |         | 101.027 | 1.114.094 | 1.345.719 | 2.019.075 |
|          | Resto de mercancías |         |         | 128.868 | 197.381   | 448.852   | 306.034   |

Debe reseñarse un hecho crucial en la historia municipal de esta etapa: la concentración de toda la actividad mercantil con el exterior en Santa Cruz de Tenerife, al cerrar definitivamente esta actividad en el Puerto de la Cruz. La vieja aspiración de la clase mercantil santacruzera se había, pues, colmado y gracias a la articulación de la ciudad con el interior insular mediante la construcción de la red viaria y la expansión de los nuevos medios de transporte.

Ahora bien, lo dicho hasta aquí no son más que pinceladas, pues, entre otras razones, se carece de información desagregada a escala municipal para poder precisar con rigor este período de la historia santacrucera. Sin embargo, una cuestión parece fuera de toda duda: el crecimiento de la actividad productiva y mercantil no se vio acompañado por una sustancial mejora en los ingresos municipales o, dicho de otro modo, la realidad de la hacienda municipal rebaja y mucho el alcance de los resultados económicos del período autárquico. Porque el presupuesto de gastos del municipio, que en 1934 ascendía a 912 millones de pesetas de 2004, se hundió en la década de 1940 y sólo superó aquella cifra en 1960. Y si medimos este presupuesto en pesetas constantes por habitante, resulta que las 13.826 de 1934 no se igualan sino en el presupuesto de 1969 (cuadro 2.19). La comparación de los ingresos de 1934 y de 1950 revela una sustancial caída en los ingresos más genuinos de toda hacienda municipal y, en especial, aquellos que se derivan de su participación en la actividad productiva y mercantil (cuadro 2.20).

**CUADRO 2.19**

Presupuesto de gastos del municipio de Santa Cruz de Tenerife, 1934-1979

| Años | Gastos (en miles) |             | Ptas/habitante |          |           |
|------|-------------------|-------------|----------------|----------|-----------|
|      | (Ptas corr.)      | (Ptas 2004) | Hab.           | (Corr.)  | (De 2004) |
| 1934 | 5.593             | 912.664     | 66.008         | 84,73    | 13.826,57 |
| 1941 | 12.374            | 958.870     | 74.991         | 165,01   | 12.786,46 |
| 1945 | 9.912             | 526.222     | 86.517         | 114,57   | 6.082,29  |
| 1950 | 18.633            | 518.896     | 103.446        | 180,12   | 5.016,10  |
| 1955 | 35.027            | 675.420     | 117.340        | 298,51   | 5.756,09  |
| 1960 | 79.074            | 1.042.841   | 133.100        | 594,09   | 7.835,02  |
| 1965 | 154.736           | 1.599.409   | 141.937        | 1.090,17 | 11.268,44 |
| 1969 | 213.050           | 2.024.381   | 149.427        | 1.425,78 | 13.547,62 |
| 1971 | 286.657           | 2.531.021   | 154.580        | 1.854,42 | 16.373,54 |
| 1979 | 1.296.000         | 4.047.283   | 182.921        | 7.085,03 | 22.125,85 |

El escenario económico experimentó un profundo cambio en las últimas cuatro décadas del siglo xx. Entre 1959 y 1998, el PIB *per cápita* de Canarias aumentó a una tasa anual del 3,8% (en ptas. de 1998), situándose en este año en el 79,3% del PIB medio *per cápita* de la Unión Europea. El turismo fue el motor principal de este crecimiento; en 1998, el 87,7% de la estructura productiva correspondía al bloque servicios-construcción, que a su vez concentraba el 86,4% del total de empleos. ¿Cómo afectó este cambio al desarrollo urbano de Santa Cruz de Tenerife?

CUADRO 2.20

Presupuesto de ingresos del municipio (en ptas de 2004). Años indicados

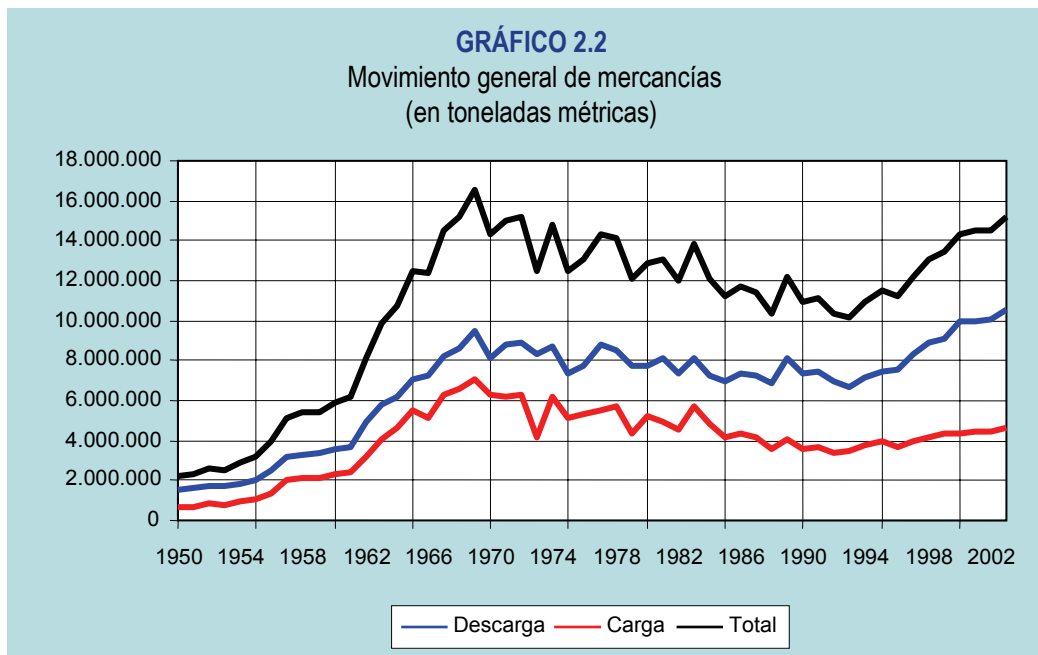
| Capítulos                         | 1934               |              | 1950               |              | ±            |
|-----------------------------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------|
|                                   | (Ptas)             | (%)          | (Ptas)             | (%)          | (%)          |
| 1 Rentas                          | 4.920.633          | 0,5          | 1.991.147          | 0,4          | -59,5        |
| 2 Bienes comunales                | 25.147.348         | 2,7          | 1.253.170          | 0,2          | -95,0        |
| 3 Subvenciones                    | 5.745.526          | 0,6          |                    |              |              |
| 4 Servicios municipalizados       | 219.183.621        | 23,9         | 33.236.844         | 6,4          | -84,8        |
| 5 Eventuales y extraordinarios    | 24.330.662         | 2,6          | 71.579.658         | 13,8         | 194,2        |
| 6 Arbitrios con fines no fiscales | 23.248.041         | 2,5          | 29.493.765         | 5,7          | 26,9         |
| 7 Contribuciones especiales       | 110.870.765        | 12,1         | 10.721.563         | 2,1          | -90,3        |
| 8 Derechos y tasas                | 50.261.043         | 5,5          | 73.633.046         | 14,2         | 46,5         |
| 9 De tributos nacionales          | 360.782.938        | 39,3         | 219.642.486        | 42,3         | -39,1        |
| 10 Imposición municipal           | 89.937.186         | 9,8          | 74.076.250         | 14,3         | -17,6        |
| 11 Multas                         | 1.208.202          | 0,1          | 2.523.048          | 0,5          | 108,8        |
| 12 Agrupación forzosa             | 2.634.734          | 0,3          | 767.859            | 0,1          | -70,9        |
| <b>Totales</b>                    | <b>918.270.700</b> | <b>100,0</b> | <b>518.918.835</b> | <b>100,0</b> | <b>-43,5</b> |

Es difícil sintetizar aquí una respuesta convincente. Pero parece claro que algunas de las actividades que hasta entonces habían dinamizado la economía del municipio perdieron protagonismo. La industria tabaquera aceleró su marcha hasta principios de la década de 1970, cuando comenzó su retroceso al perder protagonismo los factores estratégicos de localización que habían motivado su expansión en el período precedente<sup>13</sup>. La producción de *Cepsa*, destinada a cubrir la demanda local, la de los buques en tránsito y la de la exportación, aumentó sin cesar hasta comienzos de la década de 1970 –explicando en buena parte el incremento de la actividad portuaria hasta estos años (gráfico 2.2)–, para decrecer de manera paulatina a partir de esta fecha y concentrar su actividad en los dos primeros destinos.

La industria naval retrocedió hasta cerrar los varaderos de la Junta de Obras del Puerto y de *Industrias Marítimas de Tenerife, S.A.* Únicamente los talleres situados en la Dársena Pesquera han mantenido una actividad de reparación y alguna construcción en madera y fibra de vidrio. Las empresas pesqueras creadas en el primer tercio del siglo XX se mantuvieron hasta la década de 1960. Las nuevas estrategias de elaboración pesquera, relacionadas con la congelación y conservación en cámara, llevó al cierre a las empresas tradicionales, salvo a *Pelarre, S.L.* que mantuvo su fábrica, orientada aho-

<sup>13</sup> RIVERO CEBALLOS, J. J., «La industria tabaquera en las Islas Canarias. Una perspectiva de principios del siglo XXI», en CARNERO LORENZO, F., y NÚEZ YÁNEZ J. S.: *Empresa e Historia en Canarias*, pp. 129-152.

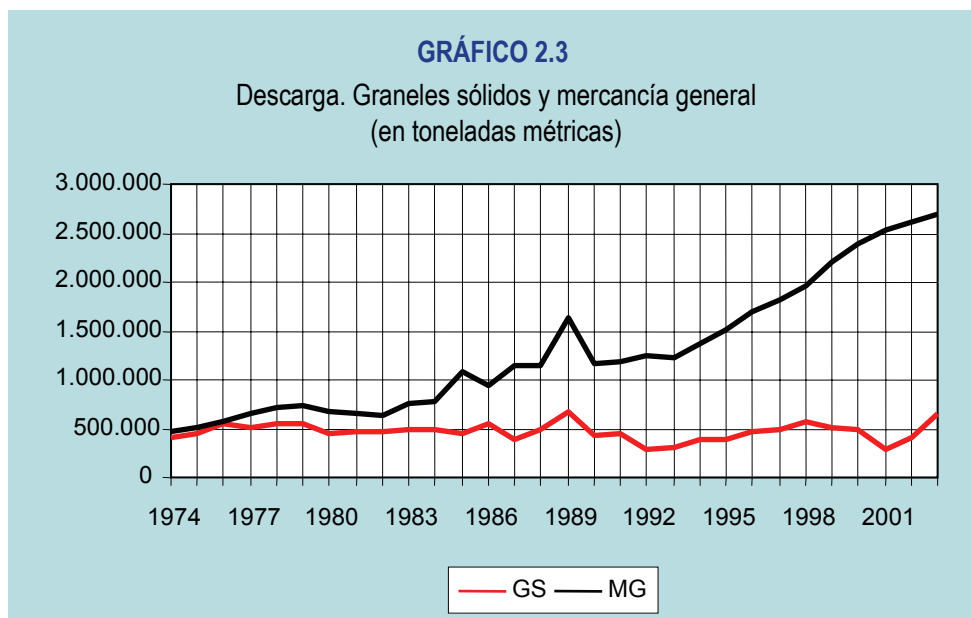
ra a la producción de harinas y aceites de pescado, hasta 1980. La nueva industria derivada de la pesca se estableció en la Dársena construida al efecto en los inicios de la década de 1970, centrada en los frigoríficos y cámaras de conservación y en un caso aislado de industria conservera en aceite y cuya actividad finiquitó en 1986.



Finalmente, las industrias que habían crecido y surgido bajo el paraguas del proteccionismo experimentaron sensibles reajustes e, incluso, abandonaron su actividad al recuperar la economía insular su vinculación exterior y no poder competir con la oferta foránea. Así le ocurrió a *Industrias Químicas Canarias, S.A.*, que desde la década de 1960 fue abandonando su apartado productivo para iniciar en 1973 su declive comercial y posterior cierre.

Ahora bien, las nuevas circunstancias económicas no llevaron al cierre a todo el sector industrial establecido en el municipio. Las pequeñas industrias ligadas al expansivo sector de la construcción persistieron en sus tendencias e, incluso, se crearon nuevos establecimientos, como lo prueba el constante aumento de las licencias de apertura, al menos hasta mediados de la década de 1980, e igual conclusión cabe para un sector de la industria agroalimentaria. La oferta de este tejido industrial no creció por tanto en la misma medida que la demanda interna, que se vio cada vez más cubierta con las importaciones de productos acabados. Este hecho queda de relieve si observamos el persistente estancamiento de la descarga de Graneles Sólidos en el

puerto de Santa Cruz de Tenerife (Gráfico 2.3), frente al constante incremento de las descarga de Mercancía General, de modo que la actividad comercial se convirtió en el primer agente dinamizador de la economía del municipio.



Por último, ha de destacarse la revitalización del papel político de Santa Cruz de Tenerife en el concierto regional, al continuar en el municipio buena parte de las instituciones del poder central y establecerse el Parlamento Autonómico y varias Consejerías de la Comunidad Autónoma.

# 3 | Población, empleo, recaudación impositiva y estructura sectorial

## 3.1 Población y empleo

La población del municipio de Santa Cruz de Tenerife, como ya se comentó con anterioridad y de acuerdo con la última revisión disponible del padrón municipal, ascendía a principios de enero de 2005 a 221.567 habitantes, lo que significa un 26,4% de la población insular. Estas cifras suponen que el municipio capitalino sigue siendo el más poblado, en términos absolutos, de la isla, ya que La Laguna, el segundo municipio en volumen poblacional, representa algo menos del 17% de la población insular y los porcentajes de participación de los restantes municipios están por debajo del 8%. Al examinar las tendencias demográficas de los últimos años, se observa que ha aumentado moderadamente el número de personas que habitan en el municipio de Santa Cruz de Tenerife, aunque ha de reconocerse que está perdiendo peso demográfico en relación con el resto de la isla y de Canarias en general. De hecho, la población santacruzera representaba en el año 2000, también según datos del padrón municipal,

algo más del 30% de la población insular; un porcentaje que era aún mayor a principios de la década de 1990<sup>14</sup>.

La población municipal ocupa una proporción decreciente en la población total del área metropolitana Santa Cruz de Tenerife-La Laguna-El Rosario-Tegueste. De hecho, en el periodo 2000/2005, la población de Santa Cruz de Tenerife ha experimentado un aumento moderado (menos de un 3%), mientras que las poblaciones de La Laguna y Tegueste han crecido por encima del 11% y la de El Rosario por encima del 26%. Y frente a estos crecimientos destaca sobremanera el elevado incremento poblacional registrado en los municipios del sur de la isla, que ya habían conocido alzas notables a finales de la década pasada y que en la primera mitad de la actual están creciendo aún con mayor fuerza. Así, para el mismo periodo 2000/2005, la población del municipio de Adeje casi se ha triplicado; la de Arona ha aumentado más del 70% hasta situarse por encima de las 65 mil personas; en Granadilla y San Miguel el incremento experimentado es superior al 60%; y, por último, la población de Candelaria ha crecido por encima del 50% en este último quinquenio.

Como resultado de estos movimientos, el peso demográfico relativo del área metropolitana está en claro retroceso. En el año 2000 la población de los cuatro municipios integrantes de esta área representaba más de la mitad de la población de la isla, mientras que en 2005 el peso relativo del área considerada era ya del 46%. Y si atendemos a las proyecciones de población elaboradas por el ISTAC, el porcentaje anterior superará apenas el 41% en el año 2019, mientras que para ese mismo año los municipios del Sur representarán ya algo más del 32% de la población insular.

---

<sup>14</sup> Debe advertirse de la existencia de divergencias estadísticas en el cómputo de habitantes censados/empadronados: como es bien sabido —y por decisión del INE— el Censo de Población, realizado decenalmente a través de agentes censales del propio INE, sólo tiene valor estadístico y complementario del referente oficial de la población, es decir, el Padrón (publicado anualmente con referencia al 1 de enero mediante Real Decreto), que se ha convertido en instrumento continuo de actualización demográfica, a partir de un cómputo de altas (nacimientos, inmigración) y bajas (defunciones, emigración), en un mecanismo controlado por los ayuntamientos, que también puede permitir cierta discrecionalidad (y liberalidad) en la inclusión de empadronados, como en el cómputo de las «altas por omisión». Si es general en todo el Estado una divergencia ente las dos fuentes de la estadística poblacional (más elevado el número de empadronados que el de censados), en 2001 este guarismo en el caso de Santa Cruz era muy importante: un desfase del 15%, cerca de 30.000 habitantes (la mayor cifra del Archipiélago: en Las Palmas esta diferencia era menor de 15.000 habitantes, un 4%). Sin entrar en discusiones metodológicas (se puede entender que esta discrepancia se debe más que a problemas en el Padrón a deficiencias en la realización del Censo), en este trabajo admitimos como válidas las cifras del Padrón, en razón de su sanción como únicas válidas estadísticamente a todos los efectos oficiales administrativos y por su uso general en la base de los cálculos socioeconómicos.



### CUADRO 3.1

Evolución comparada del peso relativo poblacional de las comarcas de Tenerife respecto al total insular.

| Comarcas             | % 1991     | % 2001     | % 2005     |
|----------------------|------------|------------|------------|
| Total Metropolitana  | 52         | 49         | 46         |
| Total Acentejo       | 7          | 8          | 7          |
| Total Daute          | 8          | 7          | 6          |
| Valle de Güímar      | 5          | 5          | 5          |
| Valle de La Orotava  | 14         | 14         | 13         |
| Abona                | 7          | 10         | 13         |
| Sureste              | 1          | 1          | 1          |
| Suroeste             | 4          | 6          | 8          |
| <b>Total Insular</b> | <b>100</b> | <b>100</b> | <b>100</b> |

Fuente: Elaboración propia. Datos del INE.

Desde el punto de vista económico, las implicaciones de los movimientos demográficos van, por supuesto, mucho más allá de las que pueden atribuirse al cambio del tamaño de la población en términos agregados. Más informativo resulta el análisis de la estructura de edades, que permite determinar el peso relativo de la población en edad productiva en relación con la que debe ser mantenida por aquella (población dependiente). El ISTAC ofrece datos de la estructura por edades a nivel municipal sólo para los años 2002, 2003 y 2004 y este periodo es insuficiente para captar con claridad cambios que sólo pueden observarse en un horizonte más largo. Ahora bien, utilizando sólo los datos más recientes, correspondientes al año 2004, puede advertirse que la estructura de edades del municipio de Santa Cruz de Tenerife es bastante similar a la del municipio de La Laguna, si bien el peso de los mayores de 65 años es un poco más alto en Santa Cruz de Tenerife, mientras que La Laguna presenta un porcentaje un poco mayor de habitantes con edades comprendidas entre 20 y 40 años.

Las diferencias son más acentuadas con los municipios más activos del sur de la Isla. En concreto, la población con edad superior a la edad general de jubilación está cerca del 7% en los municipios de Arona y Adeje, mientras que en Santa Cruz de Tenerife este porcentaje supera el 14%. Por el contrario, el peso relativo de la población entre 20 y 40 años apenas supera el 34% en el municipio capitalino, mientras que en los dos municipios sureños mencionados está por encima del 42%<sup>15</sup>. Este comporta-

<sup>15</sup> Existe gran heterogeneidad en la distribución por barrios en Santa Cruz, de modo que algunos tienen características «sureñas». En lo referente a la población mayor de 65 años, superan el 14,4% de media, además de Anaga en general, los barrios *maduros* de la zona central: García Escámez (24%), Lavaderos, García Escámez y Uruguay (21%), y Salamanca, Rambla y Chamberí (18-19%). Claramente por debajo

miento poblacional sugiere que el municipio de Santa Cruz de Tenerife posee una composición demográfica menos apropiada que los municipios citados de la vertiente sur desde el punto de vista del potencial productivo.

De hecho, la pérdida de importancia demográfica del municipio capitalino en relación con el conjunto insular es reflejo, no tanto de la dinámica demográfica derivada de la estructura por edades del municipio, sino, sobre todo, del desplazamiento demográfico hacia el sur de la isla, donde recalca la mayor parte de la población foránea, que termina fijando su residencia, legal o ilegal, en esta zona<sup>16</sup>. Ahora bien, el limitado crecimiento de Santa Cruz de Tenerife, unido al desplazamiento de una parte de la población hacia otras zonas de la isla, está generando previsiblemente un cambio importante en la estructura por edades en el municipio; en síntesis, un aumento del peso relativo de las personas mayores y una disminución en las cohortes de jóvenes.

Asistimos, por consiguiente, a una creciente divergencia entre, por una parte, la estructura por edades de la población residente y, por otra, la composición, también por edades, del empleo, ya que una parte importante de los trabajadores de Santa Cruz de Tenerife tienen su residencia fuera del municipio. Esta circunstancia, junto con las funciones de centralidad administrativa que desempeña Santa Cruz de Tenerife, explica el flujo diario de entrada y salida de la ciudad. Además, el proceso descrito genera economías de aglomeración y de escala al mantener y atraer nuevas actividades, así como costes de congestión y de provisión de servicios en el municipio.

Cabe pensar que la localización final de los inmigrantes o los movimientos migratorios entre el Norte y el Sur de la isla están asociados a las diferencias en términos de expectativas laborales en una y otra zona. Para confirmar esta hipótesis, resulta útil acudir a los datos de empleo proporcionados por el ISTAC, que asigna a cada municipio el número de puestos de trabajo ofertados por las empresas con sede principal en el mismo<sup>17</sup>.

---

de la media están sobre todo los nuevos barrios del Suroeste: Añaza, Alisios, La Gallega y Acorán (por debajo del 4%), Tíncer, El Sobradillo y Barranco Grande (por debajo del 10%); y también por debajo del 10%, Residencial Anaga y el área de reciente expansión en el eje de la Avenida 3 de Mayo (Los Llanos, 6%; no así El Cabo: 13%). En cuanto a las mayores cifras en las cohortes poblacionales de mayor potencial productivo se dan también en estos últimos barrios: La Gallega, Los Llanos, Los Alisios y Acorán superan el 40% de población entre 20 y 40 años, mientras que la mayor parte de Anaga está por debajo del 30%, igual que Somosierra, García Escámez, Ballester y Juan XXIII.

<sup>16</sup> Obviamente, los residentes ilegales (irregulares) no están contabilizados en estos datos, que se refieren sólo a la población de derecho.

<sup>17</sup> Este criterio implica que, muy probablemente, las cifras correspondientes al municipio de Santa Cruz están sobrevalorando el empleo generado en el municipio, donde radica la sede central de muchas empresas que también ofertan trabajo en otros municipios.

De acuerdo con esta información, y a fecha de septiembre de 2005, las empresas radicadas en los municipios tinerfeños ofertaban más de 343 mil empleos. De ellos, el 35,6% corresponde a Santa Cruz de Tenerife y los otros municipios con más participación en el empleo son, por este orden, La Laguna (16,29%), Arona (8,78%), Adeje (6,17%) y Puerto de la Cruz (4,87%). La mayor parte de estos empleos se concentra en el sector servicios, que representa más de las tres cuartas partes del empleo generado.

Si se analizan los datos de las ramas de actividad de este sector, es claro el fuerte crecimiento de la actividad turística desarrollada en el Sur. De hecho, Adeje y Arona son los dos municipios con mayor participación en el número de empleos generados en las actividades de hostelería y restauración. En ambos, esta participación es superior al 20% del total insular; mientras que en el Puerto de la Cruz, principal núcleo turístico del Norte insular, dicho peso no llega al 14%, y en el caso de Santa Cruz de Tenerife es casi del 12%.

Por su parte, Santa Cruz de Tenerife sigue siendo el municipio que más empleos genera en la construcción (el 23,6% del total insular) y en la actividad inmobiliaria (42,3%), seguido por La Laguna, con porcentajes inferiores al 20% en ambos casos, y Adeje y Arona, cuyas participaciones están por debajo del 10%. Finalmente, la actividad comercial es la que más empleos genera a nivel insular. Y es en este apartado donde destaca Santa Cruz de Tenerife. Las empresas con sede en este municipio ofrecen más de la tercera parte de los empleos del sector, mientras que la participación de La Laguna está cerca del 20% y el municipio de Arona absorbe menos del 10% del empleo de la isla.

Si comparamos estas cifras de empleo con las correspondientes al año 2000, destaca el descenso experimentado por Santa Cruz de Tenerife en el peso relativo de la construcción, que refleja un claro estancamiento de esta actividad. Así, de los 11.258 empleos generados por las empresas radicadas en este municipio en el año 2000 (29% del total insular) se pasa a 11.332 empleos en 2005. Este menor peso relativo se debe al incremento del empleo asociado a la construcción en municipios como Adeje y, sobre todo, Arona y Granadilla, que entre los tres pasan a ofrecer casi 9.000 empleos en 2005, frente a los algo más de 6.000 que ofertaban en 2000. Por supuesto, este fuerte empuje está conectado a la creciente demanda de vivienda para uso residencial que cabe esperar en municipios con aumentos demográficos como los ya señalados. Pero también está ligado al crecimiento turístico experimentado por el Sur de la isla, con una planta hotelera más moderna que la de Santa Cruz de Tenerife y Puerto de la Cruz. Estos dos últimos municipios han perdido también peso en el empleo relacionado con las actividades de hostelería y restauración.

De todas formas, el municipio de Santa Cruz de Tenerife, como ocurre también en La Laguna, mantiene su capacidad de generar empleo en la actividad comercial, que, de hecho, apenas ha descendido en el último quinquenio. Y como consecuencia de ello, tampoco se ha observado retroceso alguno en la capacidad de generación total de empleo que hacía presagiar la dinámica demográfica insular. Ahora bien, a pesar de estas circunstancias, es importante advertir que la pérdida registrada, por ejemplo, en una actividad tan dinámica como la construcción, puede ser más acusada de lo que reflejan las cifras oficiales como consecuencia del sesgo ya señalado en la imputación de empleos al municipio de Santa Cruz de Tenerife.

La movilidad laboral diaria en la isla presenta una elevada complejidad<sup>18</sup>. Atendiendo a las interacciones generadas, se determinan tres áreas claramente diferenciadas: Noreste, Norte y Sur. El mercado local de trabajo (MLT) del Noreste de Tenerife, cuyo lugar central es el municipio de Santa Cruz de Tenerife, ejerce su influencia sobre los municipios de Arafo, Candelaria, Fasnia, Guimar, La Laguna, La Matanza de Acentejo, El Rosario, El Sauzal, Tacoronte, Tegueste y la Victoria de Acentejo.

Al utilizar los datos del Censo de Población y Vivienda del año 2001, se observa una modificación en el tamaño relativo de los MLT, consistente en un aumento de la proporción del MLT del Sur, que pasa de ofrecer el 19,5% del total de empleos de Tenerife en 1991 al 26,4% en 2001, a costa principalmente del MLT del Noreste. Así, este último reduce su participación en los mismos años desde el 61,6% al 55,7%, mientras que el MLT del Norte sufre una disminución, aunque de menor cuantía, al pasar del 15,8% al 14,6% en igual periodo.

Esta modificación en el tamaño relativo de los MLT se debe al desigual crecimiento en el empleo en cada uno de ellos. Así, aunque el empleo aumentó un 45% en el conjunto de la Isla, en el MLT del Sur se incrementó la demanda de trabajo en un 97%, mientras que en el Norte lo hizo en un 35% y en el MLT del Noreste el crecimiento del empleo fue más modesto, al quedarse en un 32%.

Por su parte, la evolución de la oferta de trabajo en los diferentes MLT también presenta una desigual variación. Así, mientras que la oferta de trabajo en el MLT de la zona Noreste también aumentó en un 32% y el número de residentes ocupados se incrementó en un 41% en el MLT del Norte, el MLT del Sur de Tenerife dobló ampliamente su oferta, al mostrar una variación positiva del 101%.

Esta evolución de la demanda y la oferta de trabajo en los diferentes mercados laborales de trabajo, entre los años de 1991 y 2001, ha producido diversas modifica-

---

<sup>18</sup> Consejo Económico y Social de Canarias, *Informe Anual 2005*, Tomo 2, pp. 569-572, 594-597 y 611-614.

ciones en los correspondientes índices de atractivo laboral. Una de ellas es que el crecimiento de la demanda de trabajo en el MLT del Sur, al ser superior al aumento de la oferta, ha generado considerables flujos diarios de movilidad laboral con destino a dicho MLT, apreciándose de esta manera un elevado índice de atractivo laboral.

El MLT del Noreste gira en torno a las actividades económicas desarrolladas en el municipio de Santa Cruz de Tenerife, donde se concentra la mayoría de los puestos de trabajo de este mercado de trabajo, si bien a lo largo del decenio (1991-2001) su importancia relativa como generador de empleo en el MLT se ha visto reducida en siete puntos porcentuales, a favor principalmente de un aumento de La Laguna de tres puntos porcentuales.

Santa Cruz de Tenerife también disminuye su peso relativo como lugar de residencia de los ocupados; en 1991 residían en ella el 52% de los oferentes de trabajo del MLT del Noreste, mientras que en el año 2001 únicamente lo hacían el 45%. Esta pérdida se ve compensada por un incremento de los residentes en el resto de los municipios residenciales, lo que ha generado un considerable crecimiento de los flujos diarios de movilidad laboral en el interior del MLT del Noreste de Tenerife.

### 3.2 Recaudación impositiva

Un indicador de la situación económica de Santa Cruz de Tenerife lo proporciona el volumen de recaudación de algunas figuras impositivas en el municipio. Estos datos de recaudación apuntan hacia una reducción del peso relativo de la ciudad, tanto en el contexto insular como en el regional. Si el comportamiento actual de las variables económicas más relevantes continúa de la misma manera en el futuro, el escenario previsible de Santa Cruz de Tenerife será el de una profundización de esa pérdida de importancia.

Durante gran parte de la década pasada, Santa Cruz de Tenerife ha experimentado un incremento tanto en el número de declarantes (29,4%) como en los rendimientos del IRPF (9,2%). Ahora bien, estos aumentos en términos absolutos son menores que los observados en el resto de Canarias, como se puede apreciar en el cuadro 3.2. Así, entre 1991 y 1998, la tasa de crecimiento de estas variables en Santa Cruz de Tenerife fue del orden de un tercio de la de Gran Canaria y de la del conjunto de Tenerife. Una parte de la explicación de este menor aumento en la recaudación por IRPF se encuentra en que una proporción significativa de los que trabajan en la

ciudad de Santa Cruz de Tenerife residen en otros municipios, como ya se comentaba en el apartado anterior.

### CUADRO 3.2

Aumentos porcentuales en el número de declarantes del IRPF  
y en los rendimientos totales entre 1991 y 1998

| Ayuntamiento           | Aumento en el número de declarantes (%) | Aumento de los rendimientos del IRPF (%) |
|------------------------|---|--|
| Santa Cruz de Tenerife | 29,43                                   | 9,20                                     |
| Tenerife               | 88,10                                   | 31,51                                    |
| Gran Canaria           | 81,26                                   | 29,99                                    |

Fuente: Elaboración propia utilizando datos del Avance del Plan Estratégico de Tenerife.

La información sobre la participación de las categorías de rendimiento del IRPF respecto al conjunto de la isla (Cuadro 3.3) permite obtener algunas conclusiones adicionales. Así, en primer lugar, ha de destacarse la fuerte caída en la proporción de los rendimientos del trabajo que se obtienen en la ciudad respecto del agregado insular, ya que su participación relativa cayó algo más de 8 puntos porcentuales (18%). En segundo lugar, Santa Cruz de Tenerife pierde también importancia relativa en los rendimientos de las rentas empresariales, aunque en este caso la reducción es más pequeña. Por su parte, las rentas de profesionales casi mantienen su valor relativo respecto del conjunto de Tenerife. Esto significa que estas últimas han crecido a la misma tasa, aproximadamente, que la isla. Parece ser entonces que, en un contexto general de reducción del valor relativo de las variables, esta rama resiste con éxito la tendencia al decaimiento relativo, como se podrá apreciar mejor en el apartado siguiente.

### CUADRO 3.3

Variación de la participación del municipio de Santa Cruz de Tenerife en relación con la Isla de Tenerife, en los rendimientos de las bases imponibles del IRPF, según categorías de declarantes

| Rendimientos del trabajo |           | Rendimientos de rentas empresariales |           | Rendimientos de rentas profesionales |           |
|--------------------------|-----------|--------------------------------------|-----------|--------------------------------------|-----------|
| % en 1991                | % en 1998 | % en 1991                            | % en 1998 | % en 1991                            | % en 1998 |
| 45,35                    | 37,06     | 28,23                                | 26,20     | 52,71                                | 51,86     |

Fuente: Elaboración propia utilizando datos de Avance del Plan Estratégico de Tenerife.

### 3.3 Estructura sectorial

Los datos del valor añadido bruto desagregados por municipios para el período 1998-2002<sup>19</sup> indican que la ciudad ha ido perdiendo de manera continuada importancia relativa en el contexto insular, habiendo caído en ese lustro casi dos puntos porcentuales (desde el 40,3% del valor añadido bruto a precios básicos (VAB) de Tenerife en 1998 al 38,5 en 2002). Ahora bien, este descenso no implica, en ningún caso, que Santa Cruz de Tenerife no haya crecido en términos absolutos. Muy al contrario, el municipio experimentó un muy estimable incremento nominal del 34,1% en esos mismos años, es decir, un aumento promedio anual de su VAB de 8,5%. Lo que ocurre es que el resto de la isla, excluida Santa Cruz de Tenerife, tuvo un crecimiento económico todavía mayor, del 44,5%, lo que supone un incremento promedio anual de 11,1%.

Las ramas de actividad más concentradas en términos relativos en el municipio de Santa Cruz de Tenerife –excluyendo las más propiamente industriales– eran en el año 2002 y por orden de importancia relativa las siguientes:

1. *Intermediación financiera*: 89%
2. *Extracción de productos energéticos, otros minerales y refino de petróleo*: 78,5%
3. *Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua*: 66,5%
4. *Administración pública*: 59,6%
5. *Sanidad y servicios sociales*: 48%
6. *Transporte y comunicaciones*: 47,7%
7. *Educación*: 45,5%
8. *Servicios empresariales e inmobiliarios*: 43,4%

Como puede comprobarse, estas ramas de actividad tienen una proporción del VAB superior a la del conjunto del municipio, es decir, mayor del 38,5%. Se trata, por consiguiente, de las actividades productivas y de servicio donde Santa Cruz de Tenerife muestra, por lo menos hasta el año 2002, su ventaja comparativa en relación al resto de los municipios de Tenerife

---

<sup>19</sup> La fuente es el ISTAC. Las estimaciones del VAB municipal correspondientes a los años 1998, 1999 y 2000 tienen ya carácter definitivo, mientras que las de 2001 y 2002 son todavía provisionales. Las primeras estimaciones referidas al año 2003 parecen confirmar la tendencia detectada en los años anteriores, ya que continúa la pérdida de peso relativo de Santa Cruz en relación al conjunto insular.

En relación a los sectores propiamente industriales, Santa Cruz de Tenerife atraía en el año 2002 una proporción elevada de la producción de la isla, al situarse en la ciudad un número apreciable de ramas de actividad (como *Caucho y plástico*, con el 60,1% del peso insular; *Textil, confección, cuero y calzado*, con el 45,0%; *Maquinaria y equipo mecánico*, con el 44,8%; *Industria química*, con el 44,5%). Ahora bien, esta aparente importancia ha de matizarse debido al escaso peso industrial de Tenerife y de Canarias en general.

En el municipio de Santa Cruz de Tenerife únicamente tienen cierta entidad, en términos absolutos, las ramas de *Papel, edición y artes gráficas*, con el 45,5% de la producción insular, y, sobre todo, *Alimentación, bebidas y tabaco*, con una importancia relativa del 39,2% (es decir, poco más, en este caso, de lo que, en el año 2002, representaba el municipio, 38,5%, en relación al conjunto de la isla)<sup>20</sup>. En este segundo caso, el peso económico de Santa Cruz de Tenerife se debe, entre otras cosas, a que tiene dentro de sus límites geográficos la producción de cerveza y las dos fabricas de tabaco de Tenerife. Así, la adquisición por el Grupo Gallaher de las empresas TACISA y CITA abre nuevas posibilidades a la industria del tabaco. El proceso de deslocalización sufrido por la industria tabaquera de Canarias en los años noventa parece que se invierte con esta operación. En cualquier caso, el futuro de los centros de trabajo estará determinado por las decisiones que tomen los nuevos propietarios.

Al igual que en otras actividades industriales, es de esperar que una parte de las producciones incluidas en esta rama de actividad se puedan ir instalando en los polígonos situados fuera del núcleo urbano e, incluso, en algún otro municipio de la isla.

Uno de los problemas más importantes de la localización industrial en Tenerife es la escasez de suelo disponible. Además de las importantes debilidades derivadas de las condiciones de alejamiento respecto de los grandes mercados de bienes y servicios y de la pequeña dimensión de los mercados en Canarias, la debilidad causada por la escasez de suelo e infraestructuras TIC constituye el problema central para el desarrollo de un nuevo sector industrial compatible con las exigencias de una ciudad moderna en cuanto a medio ambiente. Sería deseable convertir esta corrección de las condiciones actuales en una de las prioridades de las políticas de desarrollo local.

---

<sup>20</sup> Las primeras estimaciones referidas al año 2003 reducen todavía más la importancia relativa de la rama Alimentación, bebidas y tabaco en Santa Cruz de Tenerife, ya que en dicho año se situaría por debajo incluso de lo que significaría globalmente el municipio en la economía de la isla de Tenerife.



## Refino de petróleo

La rama de actividad *Extracción de productos energéticos, otros minerales y refino de petróleo* acoge en el municipio aproximadamente el 80% (con una fluctuación anual que alcanzó un máximo de 81,8% en 1998 y un mínimo de 78,5% en el año 2002) de la producción insular. Ello se debe, sin ninguna duda, a que la refinería de la compañía Cepsa se encuentra situada dentro de los límites geográficos de Santa Cruz de Tenerife.

A pesar de la previsión efectuada por el Plan General de Santa Cruz de Tenerife sobre la deslocalización de la refinería en un plazo situado entre ocho y doce años, aparecen en el futuro incertidumbres sobre tal deslocalización y sobre la política energética en lo que al suministro de derivados del petróleo se refiere. El futuro dependerá de variables que hasta el momento no han sido despejadas.

## Servicios empresariales e inmobiliarios

Entre todas las ramas de actividad de Santa Cruz de Tenerife, recogidas por el ISTAC desde 1988 hasta 2002, ha de destacarse por encima del resto la de *Servicios empresariales e inmobiliarios*, ya que es la única que muestra una tendencia a mejorar su significación insular al haber aumentado durante el período en más de un punto porcentual su peso económico relativo. Así, el VAB municipal de la rama pasó de suponer el 42,4% del total insular en 1998 al 43,4% en 2002<sup>21</sup>. Además, Santa Cruz de Tenerife experimentó un incremento nominal en esta rama del 60,5% durante dicho periodo, es decir, un aumento promedio de su VAB anual de 15,1%. Ha de subrayarse que ello ha ocurrido en un contexto de elevado crecimiento nominal de esta actividad en el resto de la isla, que fue del 54,3% (una vez excluida Santa Cruz de Tenerife).

La ciudad de Santa Cruz de Tenerife no sólo tiene una buena posición inicial en la rama que recoge los servicios a las empresas, sino que también presenta grandes posibilidades de mejora si se aprovechan de forma adecuada las ventajas de localización y, en general, las economías de escala propias de estas actividades, al ser extremadamente dependientes de la calidad del capital humano. Así, muchas empresas tienen su oficina principal en el municipio para, entre otras cosas, tener una ubicación cercana a otras

---

<sup>21</sup> Debemos subrayar de nuevo este crecimiento relativo de la rama de *Servicios empresariales e inmobiliarios*, al ocurrir en un período en el que Santa Cruz de Tenerife perdía casi dos puntos porcentuales en su significación insular, al pasar de representar el 40,3% del VAB agregado de Tenerife en 1998 al 38,5% en 2002. Las primeras estimaciones referidas al año 2003 apuntan a una continuación de esta tendencia tan positiva, aumentando el municipio su peso relativo en esta rama de actividad.

empresas (proveedoras y/o clientes de sus servicios) y a las dependencias de las Administraciones Públicas central, autonómica y local. Además, toda área metropolitana tiende a acoger a las personas más cualificadas, por el atractivo que suponen las actividades culturales de las ciudades (teatros, museos, auditorios,...). Este atractivo aumenta sustancialmente con el crecimiento y diversificación de la oferta de ocio y cultura.

## Intermediación financiera

Es previsible que esta rama de actividad siga perdiendo algo de su peso relativo, dado su elevado grado de concentración en Santa Cruz de Tenerife<sup>22</sup>. De hecho, su significación insular ha disminuido de manera continuada, aunque poco importante, desde un máximo del 91,1% del VAB agregado de Tenerife en 1998 hasta el 89% de 2002. En cualquier caso, las empresas recogidas en esta rama continuarán teniendo siempre una gran parte de sus actividades en la ciudad, dado su *status* de capital de la isla y de la provincia.

Las ramas de *Administración pública* y de *Intermediación financiera* son las que mejor recogen las funciones de capitalidad que tiene Santa Cruz de Tenerife. Estas funciones conllevan naturalmente ciertos beneficios (mayor volumen de empleo; tejido comercial más extenso; mayor recaudación impositiva) y también algunos costes (mayor gasto municipal; elevada congestión) para la ciudad.

## Transporte y comunicaciones

Hasta el año 2002, la rama de *Transporte y comunicaciones* ha logrado mantener su importancia en el municipio (47,7% en relación al conjunto insular)<sup>23</sup>, a pesar de que este último ha reducido su peso relativo global en casi dos puntos porcentuales entre 1998-2002. Una de las razones de esta persistencia obedece al hecho de que esta rama

---

<sup>22</sup> La proporción de la producción insular en la rama de actividad *Intermediación financiera* adscrita al municipio de Santa Cruz de Tenerife parece en todo caso excesiva. Ha de recordarse que la estimación del VAB municipal se hace de manera indirecta, utilizando los puestos de trabajo registrados legalmente para «distribuir» el VAB regional, obtenido por la Contabilidad Regional de España, entre los municipios de esa región. Por ello, el empleo correspondiente suele adscribirse en numerosas ocasiones al lugar donde cotiza la empresa, lo que podría explicar el elevado peso de Santa Cruz de Tenerife en la rama de *Intermediación financiera*.

<sup>23</sup> Las primeras estimaciones referidas al año 2003 confirman que *Transporte y comunicaciones* sigue creciendo en Santa Cruz de Tenerife al mismo ritmo que lo hace el conjunto de dicha rama de actividad en Tenerife.

de actividad expresa mejor que ninguna otra la centralidad de la función portuaria de la isla en Santa Cruz de Tenerife. Así, los agregados del tráfico portuario comercial muestran un incremento continuado durante los años de 1996 a 2004. La Mercancía General experimentó un crecimiento del 60%, mientras que la evolución de los Graneles Sólidos alcanzó un aumento de 138,6%. Por su parte, los Graneles Líquidos tuvieron un incremento más moderado, ya que sólo crecieron un 25% durante el mismo período de tiempo.

La previsible entrada en pleno funcionamiento (¿8 años?) del puerto de Granadilla no implica una disminución de la importancia relativa del puerto de Santa Cruz de Tenerife si consideramos el persistente crecimiento de la actividad portuaria en los próximos años. Este incremento (inevitable si continua evolucionando de manera positiva la economía canaria) impondrá mayores costes al resto de las actividades económicas de la isla por la creciente congestión que cabe esperar en el puerto actual antes de que acabe la construcción del nuevo puerto en Granadilla. Por consiguiente, la ciudad de Santa Cruz de Tenerife continuará conectada al resto de Tenerife a través de su puerto, aunque parece conveniente que busque nuevas posibilidades de explotación de sus características de centralidad.

Es precisamente la inserción del municipio en el conjunto de la economía de la isla lo que le confiere un papel único a la ciudad de Santa Cruz de Tenerife en Tenerife. El municipio debe apostar firmemente por su inclusión en la red insular de transporte como, por ejemplo, en el pronto desarrollo de los trenes ligeros que conecten los corredores norte y sur de la isla.

## **El Puerto de Santa Cruz de Tenerife**

La valoración del Puerto de Santa Cruz de Tenerife puede hacerse bajo dos perspectivas. La primera se refiere a su actividad económica que, manifiesta, sin duda alguna, signos de agotamiento, a pesar del incremento en términos absolutos del movimiento de mercancías. De hecho, ha ido perdiendo comparativamente jerarquía regional, a pesar de la importante ventaja de contar con un volumen muy elevado en el renglón de los Graneles Líquidos, asociados a la refinería. Así, la mayor parte del crecimiento de las mercancías en el ámbito canario se está dirigiendo en los últimos años hacia el puerto de La Luz y de Las Palmas (entre 1999 y 2003, en el renglón relativo a la Mercancía General, la relación Las Palmas/Santa Cruz de Tenerife ha pasado de 1,9 a 2,3).

Las causas de esta pérdida de importancia relativa son diversas. A juicio de la autoridad portuaria y de la planificación estratégica y territorial municipal e insular,

se deben a una progresiva congestión y caída en el nivel de eficiencia<sup>24</sup>; dos motivos cuya futura proyección determinarán la baja capacidad e idoneidad del puerto para los crecimientos esperados del tráfico o para captar nuevos tráficos en un contexto de competitividad con otros puertos. Esta consideración sustenta la reordenación del sistema portuario isleño, con la potenciación del Puerto de Granadilla, que representa al mismo tiempo una oportunidad de descongestión y aumento de eficiencia (se estima que seguirá creciendo en términos absolutos el movimiento de mercancías y hasta el de pasajeros) y una amenaza de consolidación de la subsidiariedad del puerto capitalino (en relación con otras instalaciones portuarias, o si no se consolida como opción viable para los tráficos que no se desvíen inicialmente a Granadilla).

La segunda perspectiva analítica se refiere a las instalaciones portuarias. Al ocupar la mayor parte del litoral urbano de Santa Cruz de Tenerife, dichas instalaciones generan graves problemas de integración del puerto con la ciudad, por lo que ésta no encuentra en él una continuación complementaria de sus actividades de ocio o residencia, ni explota la oportunidad que para el desarrollo turístico podría suponer la mejora de las instalaciones en la bahía y su especialización en servicios de tipo turístico-recreativo. Esta última opción permitiría aumentar el atractivo de su entorno, añadiendo nuevas actividades económicas y mejorando, en fin, la calidad del medio ambiente urbano santacrucero.

## Comercio y reparación

Incluso esta rama de actividad, tan decisiva en la economía isleña, no es capaz de representar en Santa Cruz de Tenerife el peso económico de la ciudad en el conjunto de la isla, al significar el 35,1% del total de Tenerife. Ahora bien, a diferencia de otras actividades productivas, esta rama ha acompasado su incremento nominal en el municipio al del agregado de la misma rama en la isla, alcanzando en ambos casos una variación positiva del 27% entre 1998 y 2002. Y es precisamente este crecimiento sectorial—si bien débil, pues el VAB agregado de Tenerife aumentó un 40,3% en el

---

<sup>24</sup> El último estudio disponible sobre las Autoridades Portuarias en el servicio de provisión de infraestructura en los nueve puertos españoles, que concentran el 96% del tráfico de contenedores, encuentra que la eficiencia técnica mostrada por los puertos de Santa Cruz de Tenerife se ha reducido fuertemente entre los años 1990 y 2002. *Vid.* GONZÁLEZ SERRANO, M., y TRUJILLO CASTELLANO L. (2006): «Infraestructura portuaria: Eficiencia de los puertos insulares en el entorno nacional», en *Selección de Investigaciones Empresariales. Convocatoria 2004*, editado por la Fundación FYDE-CajaCanarias.

mismo período— el que ha permitido que Santa Cruz de Tenerife mantenga su importancia en la rama de *Comercio y reparación* en el conjunto insular<sup>25</sup>.

Ha de reconocerse, no obstante, que la situación no es nada halagüeña. El establecimiento de grandes superficies ha terminado afectando al comercio minorista, uno de los núcleos tradicionales más sólidos del municipio. Y aunque el proceso de regulación actual intenta frenar la concentración de cuotas de mercado por las grandes superficies, las tendencias económicas sugieren que estos centros, situados en los alrededores de las ciudades, mantendrán sus cuotas de mercado, sobre todo en aquellos bienes que afectan más directamente al comercio minorista (alimentación, textil y confección).

Es, pues, necesario desarrollar estrategias empresariales y públicas con el fin de alterar en lo posible esta tendencia. En este sentido, una mejora sustancial en los componentes físicos y culturales de Santa Cruz de Tenerife y en la calidad de vida de sus habitantes, es decir, una verdadera metamorfosis del municipio, similar a la que han logrado ciudades muy deterioradas por las actividades industriales y peor localizadas que Santa Cruz de Tenerife para atraer visitantes, ampliará sin duda el atractivo comercial ya alcanzado por la ciudad.

Se requiere, además, la elaboración de nuevas estrategias por parte del sector comercial, adaptándose a la nueva Santa Cruz de Tenerife. Se trataría de estrategias de variado signo e intensidad debido, entre otras razones, a la diversidad que esconden el agregado incluido en la rama *Comercio y reparación* (alimentación, textil, mobiliario, electrónica,...).

## Construcción

Durante los años 1998-2002, el VAB de la rama de la *Construcción* a precios básicos de Tenerife experimentó un incremento nominal del 90,1%, es decir, casi duplicó su valor en el municipio, mientras que en el resto de la isla, excluida Santa Cruz de Tenerife, tuvo un crecimiento espectacular (119,0%). De ahí que esta rama de actividad haya reducido en la ciudad su participación relativa en el conjunto insular, perdiendo tres puntos porcentuales entre 1998 y 2002 (del 31,6% al 28,6%). Y no parece que esta tendencia pueda modificarse de manera significativa en el futuro debido, por una parte, a la estabilidad poblacional del propio municipio y, por otra, a la escasez relativa de suelo en óptimas condiciones y adecuadamente localizado (como, por otra

<sup>25</sup> Las primeras estimaciones referidas al año 2003 no permiten mostrar el mismo optimismo, ya que Santa Cruz habría perdido peso relativo en la rama que recoge las actividades incluidas en *Comercio y reparación*.

parte, es de esperar en una situación de ciudad plenamente asentada y con una amplia historia).

## Administración pública

Lo contrario ocurre en la rama de *Administración pública*. Ha mantenido hasta el momento (2002) su peso relativo en Santa Cruz de Tenerife (59,6%) en relación al conjunto insular, a pesar de que el municipio ha reducido el suyo en casi dos puntos porcentuales entre 1998 y 2002. Su relevancia económica se debe especialmente a la función de capitalidad de Santa Cruz de Tenerife. No obstante, la descentralización administrativa, estimulada por el desarrollo de las nuevas tecnologías, hace difícil pensar en un aumento futuro de esta actividad en el municipio.

Como se mencionó anteriormente, la rama de *Administración pública* es una de las que mejor refleja las funciones de capitalidad que tiene Santa Cruz de Tenerife. Estas funciones conllevan naturalmente ciertos beneficios (mayor volumen de empleo, aumento del tejido comercial, mayor recaudación impositiva) y también algunos costes (incremento del gasto municipal, congestión) para la ciudad.

## Educación y Sanidad y servicios sociales

Mención especial merecen las ramas de *Sanidad y servicios sociales*, que concentraba en el municipio el 48% del VAB de la isla en 2002, y de *Educación*, con el 45,5% del VAB insular en el mismo año. Sin embargo, es previsible un descenso en la importancia relativa de esta última rama<sup>26</sup> como consecuencia del moderado crecimiento de la población del municipio, lo que lleva aparejado tanto una mejora en la esperanza de vida como una caída en las cohortes de jóvenes. Además, esta rama compite directamente con la proximidad de La Laguna, ciudad que concentra la mayor parte del servicio de educación superior de la provincia de Santa Cruz de Tenerife.

Esta competencia entre los dos municipios limítrofes se sitúa en un plano más igualitario en el caso de la rama de *Sanidad y servicios sociales*, al disponer cada uno de un hospital general. De ahí la fuerte atracción que ejercen sobre la población de la comarca, pues ambos hospitales ofertan la totalidad de los servicios médicos. Las economías de aglomeración y de escala parecen ser los factores que seguirán predominando en el futuro.

---

<sup>26</sup> Las primeras estimaciones referidas al año 2003 parecen confirmar el descenso relativo en la ciudad de Santa Cruz de Tenerife del VAB insular de la rama de *Educación*.

El fuerte crecimiento de la demanda de servicios hospitalarios, debido al aumento de la renta media y de la edad de los habitantes de la provincia, tenderá a elevar el impacto económico de las actividades sanitarias en el municipio, sobre todo si se lleva a cabo la planeada construcción de la «ciudad sanitaria». Este efecto positivo es más previsible incluso en el caso de que se lleve a cabo la construcción de los dos hospitales, aunque de menor entidad, del norte y del sur de Tenerife.

En relación con los servicios sociales, su variación al alza dependerá del continuo incremento en la esperanza de vida. Una tendencia demográfica que exige el desarrollo de servicios relacionados con la atención de las personas mayores, y obliga a las administraciones públicas a dotarlos de mayores recursos materiales y humanos.

Por otra parte, el aumento en la renta media permitirá igualmente una mayor aportación a los gastos sociales por parte de las familias, lo que se reflejará también en un incremento en la producción de las ramas de actividad más relacionadas con los servicios sociales; una producción en la que, hasta ahora, no ha destacado especialmente Santa Cruz de Tenerife.

## La actividad turística

El VAB a precios básicos de la *Hostelería* ha experimentado en Santa Cruz de Tenerife una caída continuada en su significación insular, perdiendo un punto porcentual entre 1998 y 2002 (del 14,4% al 13,3%)<sup>27</sup>. Ahora bien, esta tendencia no significa que esta actividad haya reducido su producción en el municipio en términos absolutos, pues conoció un incremento nominal del 19% en el citado periodo, mientras que el conjunto de la isla tuvo un crecimiento del 29,9%. En cualquier caso, y a diferencia del conjunto insular y de Canarias en general, la rama de *Hostelería* tiene una menor importancia relativa en Santa Cruz de Tenerife. Algo que depende directamente de la posición del municipio en las actividades relacionadas con el turismo receptivo en la isla de Tenerife<sup>28</sup>.

Esta conclusión debe, sin embargo, matizarse. La actividad turística no puede ser medida adecuadamente si se utilizan indicadores de oferta, tales como, por ejemplo, la producción de la rama de *Hostelería*. No existe verdaderamente un sector dedicado exclusivamente a la actividad turística; por el contrario, esta actividad incide de manera más o menos acusada en diversos sectores (transporte, alimentación).

<sup>27</sup> Las primeras estimaciones referidas al año 2003 parecen confirmar una continuación de ese descenso en el VAB de la rama de *Hostelería* en la ciudad.

<sup>28</sup> No parece que la diferencia tan acusada en esta rama entre Santa Cruz y el conjunto insular se deba a las actividades de restauración.

Además, el VAB de *Hostelería* no puede recoger adecuadamente los efectos económicos de la tipología de visitantes que acuden a la ciudad de Santa Cruz de Tenerife.

Hasta el momento, Santa Cruz de Tenerife no ha acogido en sus hoteles (con una oferta que apenas supera las 2.000 camas) un número significativo de turistas nacionales o extranjeros. De hecho, la gran mayoría de los visitantes que se acercan a la ciudad lo hacen a lo largo del día exclusivamente, y, por supuesto, lo mismo ocurre con el creciente número de visitantes extranjeros que llegan en los cruceros turísticos que recalán en el puerto.

Los visitantes que utilizan estos establecimientos hoteleros suelen desplazarse a la ciudad por motivos de negocio, administrativos o de salud, como muestra de manera fehaciente el que su estancia media haya sido de 2,2 días en 2004. En cualquier caso, uno de los indicadores relevantes de la rentabilidad hotelera, su índice de ocupación, fue muy reducido (39,1%) en 2004, habiendo fluctuado cíclicamente entre un mínimo anual del 34% y un máximo del 52% entre los años 1988 y 2004.

La dinámica previsible de Santa Cruz de Tenerife en relación con el turismo receptivo es la de seguir acogiendo a los visitantes durante el día. La mayoría de ellos no acabarán quedándose en los diversos establecimientos hoteleros de que dispone la ciudad en su centro urbano. Por el contrario, continuarán saliendo al final de la jornada hacia sus lugares de residencia temporal (cruceros o establecimientos hoteleros y extrahoteleros en otros municipios de Tenerife, en el caso de los no residentes en la isla) o permanente (en el caso de los residentes). Los establecimientos de alojamiento existentes en la actualidad, o que se instalen en un futuro en el centro urbano de Santa Cruz de Tenerife, seguirán recibiendo principalmente a visitantes por motivos de negocio, administrativo o de salud.

Ahora bien, el cambio de Santa Cruz de Tenerife hacía una ciudad más acogedora, con una mayor calidad de vida y, sobre todo, con un creciente desarrollo cultural (museos, exposiciones, conferencias, conciertos,...) permite conjeturar una metamorfosis del municipio. Así, la intensificación del entorno cultural y la mejora de las posibilidades de ocio nocturno (como continuación de conciertos, exposiciones, conferencias,...), unido al creciente nivel de renta (y edad) en Tenerife, podría llevar aparejado también un aumento de la demanda de alojamiento y restauración por parte de los residentes en la propia isla<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> En un contexto de creciente valoración de la seguridad vial y personal, los establecimientos hoteleros ubicados en el centro urbano de Santa Cruz de Tenerife deberían considerar las posibilidades comerciales que se abren en un contexto donde existe una diversa y creciente oferta cultural y de ocio. Incluso se podrían ofertar paquetes de servicios (entradas a un evento, conjuntamente con el



Finalmente, cabe pensar que los establecimientos hoteleros y extrahoteleros que se instalen en la playa de Las Teresitas tenderán a acoger a visitantes con otro tipo de características, es decir, las que se derivan más propiamente de un turismo de sol y playa. Por ello, su incidencia económica en la zona de San Andrés será muy similar a la que generalmente se produce en los municipios turísticos del resto de Tenerife.

## **Actividades administrativas y culturales. La oferta de bienes preferentes**

El municipio de Santa Cruz de Tenerife concentra actividades administrativas – derivadas principalmente de su función de capitalidad – y culturales, así como una oferta de bienes preferentes que requieren una relativa centralización.

El municipio, el Cabildo Insular y el núcleo de decisión política de la comunidad autónoma y del gobierno central con sede en el municipio generan actividades administrativas que implican economías y deseconomías derivadas de la concentración. El estudio sobre capitalidad encargado por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife revela la carga de esta concentración.

El proceso de modernización de las Administraciones Públicas, consistente en la sustitución de las gestiones burocráticas presenciales por las gestiones a distancia, debe ser contemplado en el largo plazo, pues no cabe esperar, a corto plazo, una reducción significativa de las demandas de servicios presenciales en las cuatro administraciones (central, autonómica, insular y municipal) que se concentran en Santa Cruz de Tenerife. Y decimos esto porque si bien los servicios tradicionales y los nuevos están sometidos a una reducción de «lo presencial», la constante oferta de nuevos servicios y el crecimiento de la población residente en la isla compensa el efecto de aquella reducción.

Además de esta oferta de servicios, una parte de las actividades modernas implican relaciones personales intensas y constantes y determinan a su vez costes operacionales individuales y públicos. La mayor facilidad para la comunicación a distancia es sólo un paliativo para las necesidades crecientes de relaciones personales que conllevan las actividades económicas y los servicios que exigen información y transacción. El buen funcionamiento de las instituciones requiere la presencia de sus miembros para la deliberación y la toma de decisiones. Estos procesos son cada vez

---

alojamiento y, en ocasiones, hasta la cena), sobre todo en los fines de semana, al igual que ya lo hacen los hoteles de ciudad en otros lugares). En definitiva, una ciudad nueva podría permitir la implementación de nuevas estrategias comerciales por parte de las empresas que integran la rama de Hostelería.

más complejos y, en buena parte, confidenciales, y, por consiguiente, exigen relaciones más personales.

Además, las Administraciones demandan de forma directa bienes y servicios para su propia actividad que muy frecuentemente se obtienen de actividades empresariales de localización próxima y con una proporción alta de su volumen de negocio dependiente de la demanda institucional.

Todas estas actividades generan rentas y costes de localización. Así, por una parte, generan ingresos para la Administración municipal por vía impositiva, siendo pagados por las actividades económicas cuya demanda depende de las Administraciones Públicas, o se derivan de un consumo privado que es consecuencia de la actividad administrativa. Por otra, producen también ingresos para las actividades comerciales, industriales, de asesoramiento y otros servicios, que demandan tanto la Administración como los particulares que se relacionan con la misma. En cuanto a los costes, debemos señalar los derivados de la aglomeración, esto es, deseconomías que proceden de la concentración, como, por ejemplo, los problemas de tráfico (congestión), el deterioro del medio ambiente, los efectos de expulsión de residentes hacia otros municipios y el despoblamiento de los centros de la ciudad fuera de las horas de actividad económica y administrativa.

La teoría de la hacienda pública define como bienes preferentes aquellos cuya oferta mínima no está ligada a las fluctuaciones del mercado. Por el contrario, forman parte del bienestar mínimo admisible en una sociedad en un momento concreto de su historia y su provisión debe garantizarse a través de la financiación pública o bien con la participación de la financiación privada. Normalmente, en nuestras sociedades desarrolladas se consideran, como bienes preferentes, la educación (niveles obligatorio y postobligatorio, con diferentes grados de financiación pública), la sanidad (también con una cartera de servicios de oferta pública y otra de elección privada, recientemente incorporada la atención a la dependencia), la administración de justicia y la seguridad (esta última, también con dos niveles, público y privado), la vivienda (dos niveles, público y privado), las infraestructuras colectivas y la cultura (dos o tres niveles).

La tendencia general a acercar los servicios públicos al lugar de residencia de los ciudadanos no se cumple en un sentido estricto en el caso de la oferta de bienes preferentes. La proporción entre rentabilidad social y gasto público, es decir, el concepto de eficiencia del gasto público, entendido desde la perspectiva social, y hasta del cuidado por la calidad de los bienes preferentes, determina que su descentralización sea relativa. En síntesis, su oferta requiere de una provisión cuyo mínimo eficiente supone un límite a la descentralización por debajo del nivel insular.

Pues bien, dicho esto, una buena proporción de la oferta de bienes preferentes se sitúa en el núcleo de Santa Cruz de Tenerife y en los límites con el municipio de La Laguna e implican un nivel importante de actividad y renta para Santa Cruz de Tenerife, aunque también algunos costes de concentración.

Santa Cruz de Tenerife es también un núcleo de polarización de determinadas actividades culturales. La concentración de infraestructuras culturales en el municipio es considerable y, por tanto, se constituye en una oportunidad evidente para la calidad de vida en Santa Cruz de Tenerife. Además, la proximidad de estas infraestructuras fortalece, y mucho, la vida económica de Santa Cruz de Tenerife, ya que no debe olvidarse la importancia de las actividades culturales en su vertiente generadora de renta y empleo de calidad.

En la actualidad domina en este aspecto la presencia del Auditorio de Tenerife, al que se ha sumado la reforma del Teatro Guimerá, y se sumará la del Instituto Oscar Domínguez de Arte y Cultura Contemporánea, el Teatro Baudet, la sede de la Tenerife Film Comission, así como la concentración de intervenciones arquitectónicas en la Plaza de España, la playa de las Teresitas, el Estadio de Tíncer, la reforma de El Toscal, entre otras. La puesta en marcha de estas propuestas puede convertir el municipio en un lugar de interés turístico por sí mismo o, al menos, complementario de otras actividades de ocio de la población de la Isla.

Esta posibilidad de transformar Santa Cruz de Tenerife en un lugar de referencia cultural es un hecho cierto si se complementa con las acciones de descentralización de la cultura. Tales acciones tienen como núcleos organizativos básicos la red de bibliotecas de barrios, entendidas estas como núcleos de participación, creación y difusión de la cultura.

Una visión integral del municipio en estos tres ámbitos implica, en síntesis, la especialización en actividades económicas de excelencia. Parece evidente que el crecimiento de determinadas actividades tradicionales y, fundamentalmente, la función tradicional de Santa Cruz de Tenerife está cambiando y cambiará. Junto a las actividades que tienen un límite próximo o que ya han llegado a él respecto de su crecimiento, aparecen otras oportunidades que, además, impulsan mayores estándares de condiciones de vida.

Nuestra propuesta parece clara. Aludimos a la promoción conjunta de Santa Cruz de Tenerife como núcleo de concentración de la actividad institucional y administrativa, así como de localización de bienes preferentes de excelencia, de actividades museísticas asociadas a la investigación en el mundo de la cultura humanística y a la exposición permanente del momento arquitectónico ligado a una nueva visualización de la ciudad. Aludimos, en fin, a líneas estrategias esenciales con elevados efectos de arrastre.



# 4 | Modelo cualitativo de Santa Cruz de Tenerife. Escenario tendencial del empleo

## 4.1 El modelo

El modelo cualitativo de Santa Cruz de Tenerife intenta responder a las preguntas siguientes: ¿Cuales son las fuerzas que lideran su dinámica, su devenir en la actualidad? ¿A qué se debe la disminución del peso relativo de la ciudad en el contexto insular? La elaboración de respuestas adecuadas a estas cuestiones constituye un paso decisivo y previo a la elaboración de las estrategias y políticas más adecuadas.

Esta preocupación analítica se vincula a otra aún más importante: conseguir la mejora sostenible de la calidad de vida de los habitantes de Santa Cruz de Tenerife. Como se podrá comprobar más adelante, ambas preocupaciones están estrechamente asociadas, pues la mejora de la calidad de vida es un indicador de la capacidad de atracción de la ciudad, lo que a su vez impacta en su crecimiento.

El modelo de Santa Cruz de Tenerife<sup>30</sup> se estructura en un conjunto de bloques:

---

<sup>30</sup> La presentación pormenorizada del modelo cualitativo de Santa Cruz de Tenerife se encuentra en el Anexo, donde se definen, con la profundidad que lo requiere, las distintas variables y relaciones que caracterizan dicho modelo.

## Bloque I: empleo

$$1) E = f(3 E - \text{Com}; 1,61 E - \text{Const}; 1,94 E - \text{ServEmprInmob}; 1,89 E - \text{AP}; 1,19 E - \text{Educ}; 1,23 E - \text{TransCom}; 1,08 E - \text{SanidadServSoc})$$

Esta relación explica que la tasa de crecimiento del empleo total de Santa Cruz de Tenerife (E) depende de la dinámica del empleo de siete sectores claves. En orden de importancia: *Comercio y reparación, Construcción, Servicios empresariales e inmobiliarios, Administración Pública, Educación, Transporte y comunicaciones, y Sanidad y servicios sociales*, siendo los coeficientes que aparecen en la expresión los porcentajes proporcionales con los que cada uno contribuye a la generación del empleo total. Al máximo porcentaje, que corresponde a *Comercio y reparación*, se le asignó una ponderación igual a 3. Las ponderaciones de los otros sectores son proporcionales a su contribución al empleo en relación con el máximo.

A su vez, el volumen de empleo de cada uno de estos sectores depende del nivel de la actividad económica de cada uno de ellos, salvo en los casos en los que se le considera determinado por otros factores generales, como es el caso, por ejemplo, de *Administración Pública*. Este carácter exógeno es indicado con un asterisco.

## Bloque II. VABsc y VABpc

$$9) \text{VABsc} = f(2,77 \text{VAB} - \text{Com}; 1,88 \text{VAB} - \text{Const}; 3 \text{VAB} - \text{ServEmprInmob}; 1,81 \text{VAB} - \text{AP}; 1,50 \text{VAB} - \text{Educ}; 2,60 \text{VAB} - \text{TransCom}; 1,41 \text{VAB} - \text{SanidadServSoc}; 1,12 \text{VAB} - \text{Host}; 1,87 \text{VAB} - \text{IntFinanc})$$

Esta función 9, que es similar a la relación 1, establece que el aumento del valor añadido bruto depende fundamentalmente del crecimiento de las ramas que figuran como variables independientes, ponderadas por su peso en el VAB total. Estas variables, por orden de importancia, son las siguientes: *Comercio y reparación, Construcción, Servicios empresariales e inmobiliarios, Administración Pública, Educación, Transporte y Comunicaciones, Sanidad y servicios sociales, Hostelería e Intermediación Financiera*.

El VAB de cada rama depende de la demanda y de las condiciones de la oferta. En la mayoría de las funciones se ha utilizado el valor añadido bruto de Santa Cruz de Tenerife (VABsc) y el del resto de la isla, es decir, el VAB insular una vez descontado el de Santa Cruz de Tenerife, (VABt) como indicadores de la demanda. El VABt se ha incluido en algunas funciones porque el crecimiento de la actividad económica

en el resto de la isla influye también en la demanda que se dirige hacia las ramas localizadas en la ciudad<sup>31</sup>.

En cuanto a las condiciones de la oferta, se han definido, para varias ramas productivas, las variables calidad de la oferta, que dependen, a su vez, de la variedad de servicios o productos que ofrece la rama respectiva y de la relación calidad/precio. Esto significa que una variable crece si mejora la relación calidad/precio o si aumenta la variedad de servicios o productos (se la denota por la sigla «CalOf» precediendo a la sigla de cada rama).

Las variables relativas a la calidad de la oferta son muy importantes como instrumentos de política. Para evaluar su papel, debe notarse que el crecimiento de una rama depende de tres categorías de factores: la demanda interna (el crecimiento del valor añadido de Santa Cruz de Tenerife y/o de su población); la demanda externa (el valor añadido del resto de Tenerife y las compras de los visitantes a la ciudad), y la calidad de la oferta de la rama. El crecimiento del VAB municipal en un momento determinado es el resultado del de los sectores y, a su vez, el de éstos es la consecuencia del aumento del VAB agregado. Por su parte, el valor añadido del resto de Tenerife (VABt) y el número de visitantes de fuera de Santa Cruz de Tenerife, que son potenciales compradores de productos y servicios de la ciudad, son variables externas. Estos factores son independientes de la situación de la ciudad, pero la atracción que se puede ejercer sobre ellos depende de la estrategia de sus autoridades. Así, la calidad de la oferta de los servicios o productos de las ramas que lideran la dinámica de la ciudad, conjuntamente con la calidad de vida de la misma, aparece como instrumento decisivo para modificar el comportamiento de dichos factores en beneficio de Santa Cruz de Tenerife.

**30)  $VAB_{pc} = f(-0,8 VAB - Com; -0,2 VAB - Const; 0,5 VAB - ServEmprInmob; -0,5 VAB - AP; 1,6 VAB - TransCom; 0,2 VAB - Host; 2,5 VAB - IntFinanc; 0,7 VAB - ProdDisAguaE; -0,2 VAB - OtrosServSoc; 3 VAB - ExtProdEner)$**

Esta función expresa que el valor añadido bruto a precios básicos *per cápita* de Santa Cruz de Tenerife aumenta tanto si crece el VAB de las ramas que tienen signo positivo como si se reduce el de las que tienen signo negativo. Aquellas ramas de actividad que han sido ponderadas de manera positiva es porque su VABpc es mayor que el promedio; lo contrario ocurre en el caso de las que se ponderan con signo negativo.

<sup>31</sup> En algunos casos se han utilizado otros indicadores de la demanda, como en la función número 10 (ver Anexo). Pero siempre se ha respetado el criterio general comentado anteriormente.

Desde el punto de vista de una estrategia orientada a mejorar la renta de los ciudadanos de Santa Cruz de Tenerife, conviene la instrumentación de políticas que aumenten la actividad de sectores como *Servicios empresariales e inmobiliarios, Transporte y comunicaciones, Hostelería e Intermediación Financiera*. Y conviene también incidir principalmente en la mejora de la productividad del trabajo en la rama de *Comercio y reparación* por su decisivo peso en la generación de empleo, pues dichas mejoras reducirían el valor negativo del coeficiente.

### Bloque III: Calidad de vida

27)  $CalVi = f(-DelIns; -Drog; DescAdm; -ContAcus; -ProbTraf; Anaga; AprovLudLit; EquipColect; EficServPu; PatrimHist; Limp; VABpc; Esc)$

Esta función contiene, como variables independientes, los aspectos que preocupan a los habitantes de Santa Cruz de Tenerife y los problemas que deben solucionarse. La mejora de la situación en estas variables aumentará la calidad de vida (**CalVi**) de sus habitantes. La selección de las variables independientes se basa, salvo en el caso de las dos últimas (**VABpc** y **Esc**), en los resultados de las encuestas realizadas para la elaboración del Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife<sup>32</sup>. Y en cuanto a esas dos variables últimas, se supone que tanto el aumento del valor añadido *per cápita* como del empleo tienen un efecto favorable sobre el bienestar de la población.

Según las funciones de este bloque, la calidad de vida de la población que vive en Santa Cruz de Tenerife mejorará:

- (a) Si se reducen la delincuencia, la inseguridad, el tráfico de drogas, la contaminación acústica y los problemas de transporte.
- (b) Si aumenta la descentralización administrativa con objeto de que la administración esté más próxima de los ciudadanos.
- (c) Si mejora el estado de Anaga, permitiendo que la población pueda aprovechar mejor esta zona, y la limpieza de la ciudad.
- (d) Si se preserva el patrimonio histórico.
- (e) Si se amplía la oferta de equipamientos colectivos, al tiempo que aumenta la eficiencia en la prestación de los servicios públicos.

<sup>32</sup> PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, apartado «2. Síntesis de Conclusiones Socioeconómicas», pp. 13, 20, 21 y 30.



La evolución de estas variables independientes depende fundamentalmente de las decisiones que tomen las autoridades, y a sus efectos ha de agregarse el que se deriva del aumento tanto de la renta *per cápita* de la población como del empleo.

La mejora de la calidad de vida de los ciudadanos que viven en Santa Cruz de Tenerife es también un factor de atracción –y, por supuesto, de rechazo si se degrada–, que se ejerce sobre la población no residente en el municipio, pues la incita a cambiar su residencia y a vivir en la ciudad o, al menos, a desplazarse hacia ella para realizar compras y asistir a actividades de ocio y cultura.

Como se ha observado, la mejora de la calidad de vida depende de una variable endógena, el Gasto Municipal –obsérvese que DecPol y EficServPu son variables exógenas–, cuyo comportamiento es tratado en el bloque siguiente.

## Bloque IV. Gasto Municipal

### 43) $GM = f(DGM; RecIM; RecX; DecPol)$

El aumento del gasto municipal (**GM**) es una función: del crecimiento de la demanda de gasto municipal que la población residente y no residente requiere (**DGM**); del incremento de los ingresos de que dispone el ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, que son iguales a la suma de los aumentos de la recaudación de impuestos municipales (**RecIM**) y de los ingresos que se recaudan por otros conceptos, principalmente transferencias externas (**RecX\***), por lo que esta variable es considerada exógena; y, por último, de decisiones políticas, como endeudamiento o aumento de la presión tributaria.

## Bloque V. Población

### 48) $Prsc = f(E; CalVi)$

La población residente en Santa Cruz de Tenerife depende del empleo y de la calidad de vida de la ciudad.

Un importante comentario final en relación al modelo cualitativo: conviene observar bien la conexión entre sus diferentes bloques. Así, el empleo, el VAB y el VAB *per cápita* generados en los bloques I y II constituyen un insumo para el bloque III. A su vez, la variable calidad de vida resultante de este último afecta a los resultados de los dos primeros bloques. Igualmente, el crecimiento de las variables de los bloques I

y II determina la capacidad de gasto municipal (bloque IV), lo que condiciona la mejora de la calidad de vida. Por su parte, el bloque V, relativo a la población residente en el municipio, afecta a la demanda de gasto municipal y al crecimiento del empleo y del VAB, siendo a su vez condicionado por los cuatro bloques precedentes.

## 4.2 Análisis de motricidad y dependencia

El gráfico 4.1 presenta las principales variables que afectan al desenvolvimiento de Santa Cruz de Tenerife. Así, en el cuadrante I se encuentran las variables motrices, que son los valores añadidos de varias ramas productivas, a las que se ha reunido en varios subgrupos: M1) *Servicios empresariales e inmobiliarios, Transporte y comunicaciones e Intermediación Financiera* (en color verde<sup>33</sup>); M2) *Comercio, Construcción y Administración Pública* (en rojo); y M3) *Educación y Sanidad y Servicios Sociales*<sup>34</sup> (en negro). Los cambios en estas ramas de actividad producen impactos decisivos en el resto del sistema.

En el cuadrante II se encuentra la única variable de enlace: el VAB de Santa Cruz de Tenerife. Esto significa que los cambios en las variables del primer cuadrante producen efectos muy fuertes sobre el VAB del municipio, pero que éste, a su vez, se retroalimenta a sí mismo, básicamente mediante las variables motrices. Así, si se inicia una reducción de estas variables el proceso contractivo se acentuará; si, por el contrario, las variables motrices crecen, el bucle se retroalimenta mediante el VAB de Santa Cruz de Tenerife.

En el cuadrante III se encuentran las variables dependientes. Se las tratará conjuntamente con otras que si bien están en el cuadrante IV tienen una dependencia importante<sup>35</sup>. Este conjunto está conformado por tres subgrupos: D1) el Valor añadido *per cápita* de Santa Cruz de Tenerife (VABpc) y la calidad de vida (CalVi); D2) la demanda de gasto municipal (DGM), la recaudación de impuestos municipales (RecImp) y el esfuerzo fiscal (EF), todas ellas variables referentes al presupuesto del ayuntamiento y a lo que la población demanda como gasto municipal; y D3) las pernoctaciones de turistas (PerTUR), la afluencia de no residentes que vienen a Santa Cruz de Tenerife a realizar compras (ANR) y las compras de los residentes ((ComprR).

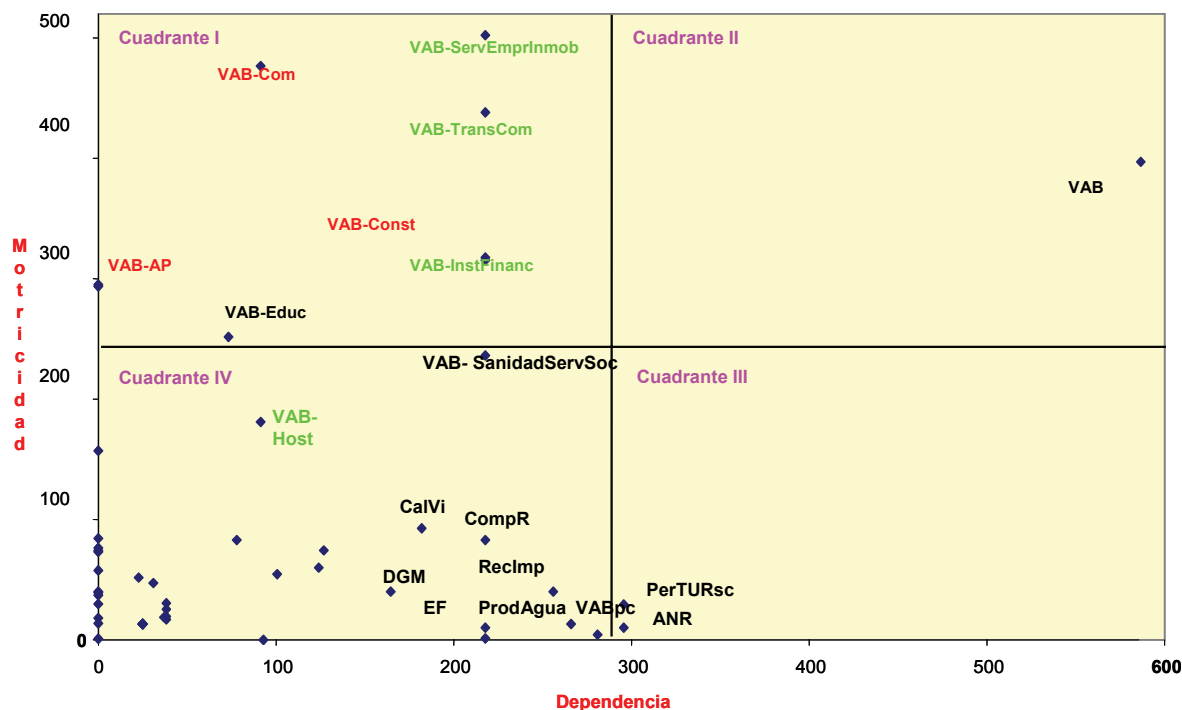
<sup>33</sup> El significado de los distintos colores se comentará con posterioridad.

<sup>34</sup> Este último sector no está estrictamente en el cuadrante I sino en el IV, pero dado que tiene una importante motricidad lo incluimos en este grupo.

<sup>35</sup> La alta motricidad del VAB de Santa Cruz en el cuadrante II desplaza la línea de división vertical entre los cuadrantes muy a la derecha. Por otra parte, en estos comentarios no se incluye a la *Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua*, ya que es una rama muy dependiente del crecimiento general y del de la población, no teniendo efectos importantes sobre el resto.

GRÁFICO 4.1

Gráfico de motricidad y dependencia



Estos diferentes grupos y subgrupos tienen particulares interrelaciones entre sí y desempeñan distintos papeles desde la perspectiva de las políticas, cuestiones que serán tratadas a continuación.

Considérense, en primer lugar, las variables motrices, es decir, aquellas que en el gráfico 4.1 se diferencian por sus colores. Las que están en verde (M1) tienen una productividad en valor del trabajo (definida por la relación  $VAB_i/E_i$ ) superior a la media de Santa Cruz de Tenerife ( $VAB_{sc}/E$ ). Esto significa que un aumento de la proporción del empleo en estos sectores produce un incremento en el VAB *per cápita*. Favorecen, por tanto, el aumento de la renta por persona en Santa Cruz de Tenerife. Las del subgrupo M2, tienen un peso relativo importante en la generación de empleo pero, a diferencia de las anteriores, su productividad en valor es marcadamente inferior a la media y, por tanto, si aumenta la proporción de personas empleadas en estas ramas se reducirá la productividad media. Las del tercer subgrupo, M3, tienen una productividad aproximadamente igual a la media, y sus efectos sobre ella son casi neutros.

Los colores asignados a las variables precedentes han sido seleccionados para incitar al desarrollo de ideas para la acción, buscando una analogía con los semáforos. El verde significa avanzar, no hay razones para detenerse. Las políticas deben favorecer el creci-

miento de las variables motrices del grupo M1. Las que están en rojo significan atención, cuidado. Son importantes generadoras de empleo, por lo que su papel es relevante; no se pueden despreciar. Pero en el contexto de una estrategia de largo plazo, apoyar el futuro de Santa Cruz de Tenerife en ellas, tal como están en la actualidad, puede conducir a una caída de la renta por habitante. En consecuencia, son importantes las políticas orientadas a aumentar su productividad (por ejemplo, en *Comercio y reparación*).

La única variable de enlace, el VABsc, merece algunos comentarios. El crecimiento de las variables motrices impulsa el del valor añadido de Santa Cruz de Tenerife, y todos estos efectos permiten incrementar la renta por habitante, el empleo y el gasto municipal, aumentos que son los que permiten mejorar la calidad de vida. No es lógicamente posible la mejora de ésta sin un aumento del VAB, y particularmente del VAB *per cápita*. Es oportuno recordar que, tal como esta última ha sido definida incluye también la mejora del medio ambiente. Esta conclusión es contraria a las políticas que proponen, desde una perspectiva de la protección del medio ambiente, frenar el crecimiento económico, como requisito para que ella sea efectiva. Para apreciar el error de esta propuesta debe tenerse en cuenta que no es el crecimiento económico *per se* el que degrada el ambiente, sino su estilo, su modo de utilización y de ocupación del territorio. Estocolmo y Ginebra tienen una renta *per cápita* muy superior a la de Santa Cruz de Tenerife y su medio ambiente es de una alta calidad. La conclusión estratégica es que hay que lograr un estilo de desarrollo para Santa Cruz de Tenerife que combine el aumento de la actividad económica y de la renta por habitante con la mejora del medio ambiente urbano, para lo cual es importante tanto la selección de las ramas en las que se apoyará su crecimiento económico como el modelo de ocupación del territorio.

Las variables dependientes, como se comentó anteriormente, son el resultado de la estructura y el funcionamiento del sistema. Así, en el subconjunto D1 están las variables que constituyen el objetivo de la estrategia: la calidad de vida y la renta *per cápita*. Por su parte, en los otros dos subgrupos se encuentran las variables instrumentales: (a) la afluencia y las compras de los no residentes, así como de los residentes en el D3, y (b) las referentes al gasto y al presupuesto del ayuntamiento en el D2. Estas últimas condicionan, a su vez, las compras dirigidas a ciertos sectores, particularmente al comercio, así como la capacidad para prestar servicios a los habitantes y para mejorar el medio ambiente de la ciudad.

### 4.3 El escenario tendencial del empleo

El cuadro 4.1 contiene información sobre el crecimiento del empleo por ramas de actividad entre 1999 y 2002. Las que en la primera columna han sido marcadas con al-

gún color son las motrices. Ocupan el primer lugar las verdes, es decir, aquellas cuya productividad del trabajo es superior a la media: *Servicios empresariales e inmobiliarios*, *Intermediación financiera*, *Transportes y comunicaciones* y *Hostelería*. En segundo lugar están las rojas, con una productividad del trabajo inferior a la media: *Comercio y reparación* y *Construcción*. En tercer y último lugar se sitúan las negras, es decir, las ramas que exhiben una productividad del trabajo aproximadamente igual a la media: *Administración pública* y *Sanidad y servicios sociales*. Ahora bien, recordemos que todas estas ramas son motrices, de modo que lo que ocurre en ellas impacta sobre la actividad económica general y el empleo<sup>36</sup> y, finalmente, de manera previsible sobre el bloque IV (los ingresos del ayuntamiento).

En las columnas del cuadro 4.1, que contienen los datos sobre los ritmos de crecimiento del empleo de los sectores productivos, se comparan los del municipio de Santa Cruz de Tenerife con los de Tenerife y Canarias en general. Puede apreciarse, mediante los colores utilizados, las diferencias de la ciudad con el resto. Así, el color verde significa que la tasa de crecimiento de Santa Cruz de Tenerife es superior a la del resto de Tenerife y de Canarias (verde claro), el negro que es aproximadamente igual, mientras que el color rojo denota una tasa menor.

En cuanto a las ramas de actividad que tienen una mayor productividad del trabajo, Santa Cruz de Tenerife pierde participación respecto del resto de Tenerife y de Canarias en general, tanto en *Hostelería* como en *Intermediación financiera*. Se resisten a la caída *Transportes y comunicaciones* y *Servicios empresariales e inmobiliarios*, ya que mantienen aproximadamente igual su participación relativa. En cuanto a las variables motrices menos productivas, aunque generadoras de una alta proporción del empleo, *Comercio y reparación* y *Construcción* se muestran también resistentes a la pérdida de peso relativo. Por último, *Administración pública* y *Educación*, que tienen una productividad del trabajo similar a la media, también reducen su participación relativa. Probablemente, la rama de *Educación* ha crecido menos debido al estancamiento de la población, especialmente en las cohortes de jóvenes.

<sup>36</sup> Excepto el sector de *Hostelería*, ya que tiene una motricidad menor. En cualquier caso, la especialización de la ciudad de Santa Cruz no se encuentra precisamente en esta rama de actividad.

### CUADRO 4.1

Crecimiento del empleo de las ramas productivas  
entre los terceros trimestres de 1999 y 2002

| Ramas   | Santa Cruz de Tenerife | Tenerife | Canarias |
|---|------------------------|----------|----------|
| A. Agricultura, Ganadería, Caza y Silvicultura                                      | 1,33                   | 1,13     | 1,08     |
| B. Pesca  | 0,6                    | 0,75     | 0,7      |
| C. Industrias Extractivas   | 1,36                   | 1,18     | 1,24     |
| D. Industria Manufacturera  | 1,01                   | 1,06     | 1,03     |
| E. Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua                       | 0,87                   | 0,98     | 0,94     |
| <b>F. Construcción</b>  | 1,22                   | 1,25     | 1,21     |
| <b>G. Comercio y reparación</b>   | 1,16                   | 1,16     | 1,16     |
| <b>H. Hostelería</b>  | 1,04                   | 1,12     | 1,14     |
| <b>I. Transporte y comunicaciones</b>   | 1,07                   | 1,08     | 1,05     |
| <b>J. Intermediación financiera</b>   | 1,06                   | 1,08     | 1,1      |
| <b>K. Servicios empresariales e inmobiliarios</b>                                   | 1,21                   | 1,23     | 1,21     |
| <b>L. Administración pública</b>  | 1,17                   | 1,19     | 1,11     |
| <b>M. Educación</b>   | 0,94                   | 1,04     | 1,04     |
| N. Sanidad y servicios sociales   | 1,02                   | 1,1      | 1,15     |
| O. Actividades sociales y servicios prestados a la comunidad y servicios personales | 1,14                   | 1,23     | 1,25     |
| P. Empleos en hogares que emplean personal domestico                                | 1,19                   | 1,14     | 1,18     |
| Q. Empleos en organismos extraterritoriales   | 1,75                   | 1,6      | 1,19     |

*Fuente:* Cálculos propios utilizando información del ISTAC. Los valores de las columnas «Santa Cruz de Tenerife», «Tenerife» y «Canarias» son iguales a  $E_i2002/E_i1999$ , donde  $E_i2002$  = empleo en la rama i en el tercer trimestre de 2002, y de igual manera para 1999. Se han tomado los valores de los terceros trimestres, porque el último año para el que se encontró información era 2002 y de éste el último trimestre disponible era el tercero.

Se observa que, en un contexto general de pérdida de impulso de sus actividades motrices y no motrices, hay algunas que logran mantener un crecimiento del empleo relativamente más elevado, lo que significa que son puntos fuertes para cualquier estrategia, porque evidentemente han tenido capacidades que les proporcionan ventajas competitivas. Pertenecen a esta categoría las ramas motrices *Comercio y reparación*, *Construcción*, *Transportes y comunicaciones* y *Servicios empresariales e inmobiliarios*. Las dos primeras tienen una productividad del trabajo relativamente baja, como ya se ha comentado en diversas ocasiones, por lo que se deben diseñar políticas dirigidas a aumentar ésta, a ser posible sin reducciones del empleo sectorial. Ello requiere que la producción agregada en estas ramas de actividad crezca a tasas más elevadas que el empleo, por lo que se hace necesario acelerar la introducción de innovaciones tecnológicas en sus procesos productivos.

Por su parte, *Transportes y comunicaciones* y *Servicios empresariales e inmobiliarios* son estratégicos porque, además de haber mantenido su crecimiento relativo, tienen una alta productividad. Así, en cuanto a la primera rama, será necesario redefinir adecuadamente el papel del puerto de Santa Cruz de Tenerife y, además, reforzar las infraestructuras de comunicaciones de la ciudad con el conjunto de la isla, de manera que continúe su papel de nodo central. Es precisamente la inserción del municipio en el conjunto de la economía insular lo que le confiere un papel único a la ciudad de Santa Cruz de Tenerife. Por ello, el municipio debe apostar firmemente por su completa inclusión en la red insular de transporte.

En relación con el segundo sector, *Servicios empresariales e inmobiliarios*, su dinámica revela que la ciudad puede y debe desempeñar la función de prestación de servicios cualificados y de alta renta al conjunto de la isla y a Canarias, en general. Al igual que en el caso de las ramas motrices anteriores, la continua introducción de innovaciones es muy relevante para mantener la ventaja comparativa del municipio en estas actividades.

Todas estas ramas no pueden tratarse de manera independiente en la elaboración de estrategias definidas para el futuro, ya que mantienen interrelaciones fuertes entre sí y con el resto del sistema. En la actualidad, son su nudo. De hecho, *Comercio y reparación* y *Construcción* ejercen fuertes efectos de impulsión sobre las ramas de *Servicios empresariales e inmobiliarios*, *Intermediación financiera* y *Transportes y comunicaciones*, así como sobre las compras tanto de los residentes como de los no residentes y, en consecuencia, sobre el VAB de Santa Cruz de Tenerife y las variables referentes a los ingresos y gastos del ayuntamiento. El aumento de la productividad y la competitividad de las diversas ramas motrices es, en definitiva, una verdadera necesidad del conjunto económico que constituye la economía del municipio santacrucero.





# 5 | Una estrategia para Santa Cruz de Tenerife

## 5.1 Visión y funciones de la ciudad

La estrategia que se ha diseñado comprende un conjunto de grandes cursos de acción o políticas públicas, que luego se desagregan en acciones o medidas concretas, para que la ciudad de Santa Cruz de Tenerife consolide en el medio plazo un proceso permanente que logre:

- ◆ La mejora persistente de la calidad de vida de sus habitantes.
- ◆ La consolidación del papel de la ciudad como proveedora de servicios cualificados a los habitantes, empresas y otras organizaciones públicas y privadas de su entorno y de Tenerife en general.

La calidad de vida es un concepto complejo, localizado, temporalizado y cultural. Es complejo porque está compuesto por diversas variables. La calidad de vida de las personas depende, entre otros aspectos, de su nivel de renta, del medio ambiente que las rodea, de la seguridad. Es localizado, porque en cada territorio existen condiciones particulares, que hacen que este concepto tenga connotaciones también específicas del entorno de cada ciudadano. Es temporal, porque lo que los ciudadanos consideraban necesario para mejorar su calidad de vida en Santa Cruz de Tenerife hace

algunas décadas difiere de lo que desean ahora. Y es cultural, porque lo que las personas consideran como componentes de su calidad de vida depende de su cultura (incluyendo en ésta a los valores).

Teniendo en cuenta las características actuales de Santa Cruz de Tenerife y las opiniones expresadas por los ciudadanos (entre otras, en respuesta a las encuestas realizadas a propósito de la elaboración del Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife), se considera que la mejora de la calidad de vida de quienes residen y residirán en la ciudad en los próximos años requiere:

- ◆ La mejora del entorno social (control de la delincuencia y de la drogadicción, reducción de la marginalidad, etc.).
- ◆ La disminución de los problemas de contaminación acústica, de tráfico y aparcamientos y de limpieza.
- ◆ La descentralización de los servicios de la administración pública, para que estén más próximos a los ciudadanos.
- ◆ El embellecimiento y la puesta a disposición de los habitantes de Santa Cruz de Tenerife y de su entorno del medio natural (particularmente el litoral marítimo y Anaga) y del patrimonio histórico.
- ◆ La oferta creciente de equipamientos colectivos.
- ◆ El aumento de la renta *per capita* y una reducida tasa de desempleo.
- ◆ La disponibilidad de espacios dedicados a la transmisión de la cultura.

Por otra parte, la precedente visión futura de la ciudad se complementa con la función que desempeñará en el sistema urbano y territorial de la isla de Tenerife y de Canarias en general. Teniendo en cuenta su historia y sus diversas características (geográficas, económicas, sociales y culturales), la ciudad tiene capacidades para ser un proveedor de servicios cualificados de varias categorías – administrativos, económicos y culturales –, como se ha podido apreciar en el modelo cualitativo. Así, en relación con la economía, la estrategia propugna el fortalecimiento del comercio, de la sanidad, de los servicios cualificados a las empresas y, sobre todo, de los transportes y comunicaciones. En cuanto a éstos últimos, según la función que se desea consolidar, Santa Cruz de Tenerife actuará como nodo central de la Isla. El cumplimiento óptimo de esta función nuclear de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife requiere una mayor coordinación con los municipios limítrofes, potenciando la integración económica del área metropolitana.

Por su parte, y en relación con la cultura, la ciudad debe diversificar e incrementar su oferta, particularmente en las actividades que exigen umbrales mínimos, para las cuales tiene ventajas en relación con otras ciudades. Todo esto se complementará con la prestación de los servicios de la administración pública más próximos

a la ciudadanía, que facilitarán las actividades (económicas, personales) de sus habitantes y de los de su área influencia.

## 5.2 La estrategia y las políticas

Para que la ciudad de Santa Cruz de Tenerife avance en la dirección de la mejora sostenida de la calidad de vida de sus residentes y en el cumplimiento de sus funciones en el contexto regional, se ha diseñado una estrategia que combina distintas políticas con objeto de: armonizar las diversas funciones de sus espacios urbanos; favorecer la cohesión económica y social de los ciudadanos; dar un nuevo impulso a su puerto; abrir la ciudad al mar; mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad; consolidar aquellas actividades económicas que tienen mayores posibilidades de crecimiento y, por tanto, de elevar la renta real de sus habitantes; desarrollar un área de provisión de servicios logísticos; modernizar las actividades comerciales; convertir la cultura en un factor de desarrollo; promover la internacionalización de la ciudad.

Las políticas públicas y las acciones que se proponen se derivan del análisis de las tendencias observadas en el municipio y de los resultados obtenidos del modelo cualitativo. Desarrollan, pues, líneas estratégicas dirigidas a la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos y al papel de la propia ciudad en el contexto insular y regional, haciendo compatibles, por tanto, el incremento de la renta con la mejora de la calidad ambiental y el aumento de la cohesión social. Por supuesto, cualquier actuación supone un beneficio esperado y también un coste de diverso tipo, de modo que las propuestas aquí sugeridas deberían ser compartidas por la ciudadanía con el fin de reducir el coste social que conllevan.

### **Santa Cruz de Tenerife: nodo central de Tenerife**

Desde la perspectiva histórico-económica y territorial, Santa Cruz de Tenerife consigue su emergencia como capital insular por medio de su reforzamiento como nodo central de Tenerife y punto de conexión exterior. Y si bien el peso demográfico y económico de la ciudad en términos relativos se ha reducido en la última década por el aumento alcanzado en otros ámbitos insulares y, en concreto, por el Sur de la isla, no por ello ha disminuido el grado de centralidad de la ciudad. En este sentido, debe recordarse lo expuesto en el apartado III.3 y en el modelo cualitativo: en el cómputo económico del valor añadido, las actividades asociadas a los transportes y comunicaciones manifiestan un elevado rango de motricidad, derivado del reforzamiento de esta condición de centralidad.

La inserción del municipio en el conjunto de la economía de la isla es lo que le confiere un papel único, central, a la ciudad de Santa Cruz de Tenerife en el contexto global de Tenerife. Por ello, el municipio debe apostar firmemente por su inclusión en la red insular de transporte, es decir, por seguir siendo el nodo central de las comunicaciones de la Isla. Además, el mantenimiento de la centralidad y el aumento de las actividades de ocio y cultura en la ciudad requieren la mejora de las condiciones de movilidad y accesibilidad.

---

## **POLÍTICA 1: Santa Cruz de Tenerife, nodo central del sistema de transportes y comunicaciones de Tenerife**

---

86

Las infraestructuras ya planificadas y con financiación prevista, dirigidas a la concreción de esta política, deben hacerse efectivas con la mayor brevedad posible.

### *Acciones*

#### **1.1. Apremiar la rápida aprobación y construcción del ferrocarril que una Santa Cruz de Tenerife con el Sur.**

Al ser Santa Cruz de Tenerife el nodo principal de esta infraestructura, se producirían una serie de consecuencias favorables; entre otras, la descongestión del tráfico de acceso y salida a la ciudad, y el aumento de los flujos al/del resto de la isla desde/hacia la capital.

#### **1.2. Apoyar la construcción del ferrocarril que una Santa Cruz de Tenerife con el Norte.**

La siguiente acción de centralidad debe dirigirse a la promoción de esta infraestructura -todavía en fase de planificación embrionaria-, que daría mayor sentido a la acción anterior y simetría a la propuesta de aumento de la centralidad. Asociado a ella debe también preverse la ampliación y mejora del intercambiador, pues su volumen de tráfico, sumado al del tranvía a La Laguna, podría producir a medio plazo problemas de congestión. La temporalidad y diseño detallado de estas obras dependerán de los estudios técnicos y de la evaluación social de los proyectos.

#### **1.3. Mejorar las condiciones de entrada y salida del puerto con el fin de otorgarle mayor fluidez al tráfico comercial.**

#### **1.4. Crear un área de provisión de servicios logísticos para las actividades del puerto.**

El objetivo es constituir el centro principal de la isla en cuanto a la prestación de servicios de distribución de mercancías tanto al Norte como al Sur de

Tenerife. El atractivo de esta área se extendería, más allá de la relación con el puerto, a las empresas que, en general, buscan la mejor localización para sus relaciones con proveedores y clientes, aunque no estén directamente relacionadas con las actividades portuarias.

El centro logístico debería prestar especial atención a la calidad urbanística, arquitectónica y medioambiental.

**1.5. Apoyar la construcción de la circunvalación norte (la llamada vía de cornisa) para reducir el tráfico comercial a través del frente litoral de la ciudad.**

El aumento de la centralidad debe llevar aparejados mecanismos de reducción del tráfico interior de la ciudad y de conexión de las áreas comerciales, industriales y de servicios del nodo portuario situado en torno al dique del Este. Con ello se conseguiría también reducir el tráfico comercial a través del frente litoral de la ciudad y favorecer la conectividad de la periferia oriental de la ciudad sin tener que cruzar el centro urbano.

**1.6. Diversificar y coordinar adecuadamente la red de transporte público interurbano (tranvía, autobús, carril bus-vao, taxi,...).**

Esta acción permitiría alcanzar una mayor integración de Santa Cruz de Tenerife con el resto del área metropolitana al aumentar la conectividad con los municipios limítrofes. Se corresponde con la Acción 2.1.

**1.7. Asegurar las mejores condiciones de conectividad y accesibilidad de la ciudad con los aeropuertos de la Isla.**

En esta acción la autovía exterior es imprescindible para la inserción de la ciudad con los aeropuertos y el conjunto de Tenerife.

**1.8. Promover la conectividad digital y, en particular, la inalámbrica, en las diversas zonas de la ciudad.**

El acceso libre y en condiciones óptimas a la información es, a día de hoy, un requisito primordial tanto para el establecimiento de las empresas en el municipio como para el mejor desenvolvimiento de las personas y la mejora del capital humano.

---

**POLÍTICA 2: Movilidad y accesibilidad al centro y a los barrios de la ciudad**

---

Las economías de aglomeración previsibles con el desarrollo de la vocación comercial y de servicios de la ciudad requieren optimizar las condiciones de movilidad y acce-

sibilidad entre los diferentes elementos orgánicos de la ciudad. Por ello se proponen una serie de acciones específicas.

### *Acciones*

#### **2.1. Mejorar la red de transporte público urbano e interurbano mediante la diversificación, una mejor coordinación y el aumento efectivo de la oferta.**

Esta acción está orientada a reducir la congestión y a disminuir los tiempos de espera y desplazamiento al centro de la ciudad. Ahora bien, las políticas de concienciación ciudadana y de estímulos efectivos a la movilidad pública deberían realizarse mediante una planificación global del sistema de transportes metropolitano; una planificación que exige priorizar las diferentes modalidades de transporte mediante su valoración en términos de coste-beneficio.

#### **2.2. Aumentar las plazas de estacionamiento, sobre todo en la zona centro.**

En conexión con la acción anterior y la siguiente, el aumento de la conectividad se produciría hacia y desde la periferia. Por consiguiente, debe facilitarse el acceso al centro urbano mediante los transportes públicos y, al propio tiempo, dimensionar adecuadamente las redes de estacionamiento.

#### **2.3. Creación de zonas y ejes peatonales, así como carriles-bici, en las diversas áreas de la ciudad.**

El establecimiento de nuevas áreas comerciales y de ocio, así como el aumento de la calidad de vida, están muy vinculados a esta acción.

---

### **POLÍTICA 3: Apertura de la ciudad al mar**

---

La mejora de la conectividad interior y exterior de la ciudad requiere reestructurar las funciones que hasta ahora ha venido realizando el área portuaria capitalina. Esta política implica reordenar el frente litoral con el fin de abrir la ciudad al mar y crear en este espacio nuevas actividades de ocio.

### *Acciones*

#### **3.1. Apertura de la ciudad al mar: Plaza de España y paseo marítimo**

La recuperación como área urbana del espacio comprendido entre el Auditorio y la Plaza de España permitiría crear una zona de esparcimiento para la ciudadanía (parques, paseo marítimo). Esta acción está asociada a la propuesta de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Santa Cruz de Tenerife en general y de la zona centro en particular.

### **3.2. Apertura de la ciudad al mar: San Andrés, Valleseco y Añaza**

Esta acción extiende la propuesta anterior y contribuye a la mejora de la calidad de vida en el municipio.

### **3.3. Solucionar el tráfico portuario**

La apertura de la ciudad al mar exige solucionar el tráfico portuario por el frente litoral. Convendría, pues, estudiar la construcción de una vía cubierta desde la Plaza de España hasta más allá del Auditorio.

### **3.4. Establecimiento de un centro de información y comunicaciones en la zona portuaria de recepción de cruceros**

La nueva dimensión del puerto, descrita en la política 4, incluye entre sus objetivos la captación de un número mayor de pasajeros y, en concreto, de cruceros turísticos y veleros deportivos. Por consiguiente, esta área debe dotarse de servicios complementarios a tal fin.

---

## **POLÍTICA 4: Apoyo a las funciones portuarias que sean compatibles con la situación de apertura de la ciudad al mar**

---

El puerto de Santa Cruz de Tenerife fue la fuerza motriz del desarrollo de la ciudad, al dotarla de centralidad y de economías de aglomeración. La propuesta de recuperación del litoral para alcanzar una mejora de la calidad de vida de la ciudad no debe disociarse en modo alguno con las funciones portuarias.

### *Acciones*

#### **4.1. Rediseñar la conectividad del puerto comercial con el nuevo centro logístico (acciones 1.4., 3.2. y 5.1.).**

Se debe limitar el impacto de los flujos de la actividad portuaria en la trama urbana y establecer un corredor fluido con el área logística.

#### **4.2. Apoyar la especialización del puerto en el tráfico de mercancía general.**

Esta acción se fundamenta en el análisis expuesto en el apartado 3.3. y tiene por objeto favorecer el tráfico que genera un mayor valor añadido, reduciendo los impactos ambientales negativos de los graneles sólidos.

#### **4.3. Promover la conversión del puerto como un nodo de comunicaciones para el tráfico internacional de veleros.**

#### **4.4. Incentivar el valor estético de las actividades portuarias.**

## Santa Cruz de Tenerife: ciudad comercial y de servicios

Durante las últimas décadas del siglo XX, las ciudades han experimentado cambios de singular importancia en sus estructuras y espacios urbanos. En síntesis, su pasado industrial se ha visto reducido o bien desaparecido por el peso creciente de las actividades de servicios comerciales y especializados y esta tendencia ha exigido el desarrollo de nuevas políticas públicas.

El modelo cualitativo revela que la ciudad de Santa Cruz de Tenerife no ha sido ajena a este proceso y más aún si observamos que la actividad industrial no fue la principal fuerza motriz de su génesis urbana sino el comercio, los servicios especializados y su papel de nodo central de la actividad económica insular. El modelo ha reiterado, por tanto, los efectos reales y potenciales de estas funciones urbanas en el empleo y en la renta, a las que habría que agregar las nuevas dimensiones de las actividades turísticas. Las políticas públicas que se proponen tienen como objeto favorecer estas tendencias.

---

### **POLÍTICA 5: Modernización de las actividades comerciales**

---

#### *Acciones*

- 5.1. Centro de logística para el comercio mayorista (importación y exportación). Se corresponde con la acción 1.4.**
- 5.2. Integración del eje comercial de la zona centro de la ciudad con las zonas del Mercado, la Noria y la nueva área litoral.**
- 5.3. Recuperación urbanística y arquitectónica del centro de Santa Cruz de Tenerife con el fin de mejorar el paisaje urbano de los entornos comerciales.**
- 5.4. Aumentar la conectividad de las áreas comerciales por medio de vías peatonales (acción 2.3) y de una red de transporte (microbuses) (acción 7.4) y de estacionamientos (acción 2.2).**
- 5.5. Incentivar la ubicación estratégica en la trama urbana de actividades comerciales que generen efectos de atracción por su nivel de especialización y diferenciación de carácter endógeno (moda canaria; producción agroalimentaria).**



---

## **POLÍTICA 6: Consolidación de la rama de actividad de servicios empresariales e inmobiliarios**

---

Las ciudades modernas se orientan cada vez más hacia la oferta de servicios especializados que aprovechan las economías de aglomeración y proximidad. Esta oferta se localiza en centros de negocios situados en áreas de calidad ambiental urbana, bien comunicadas y provistas de infraestructuras y servicios. El tránsito a un núcleo urbano que centralice estas capacidades debe ser claramente favorecido, pues, como se ha demostrado en el modelo cualitativo, son actividades que generan un elevado valor añadido y que en Santa Cruz de Tenerife tienen rangos de mejora.

### *Acciones*

- 6.1. Reservar espacio para la creación de un centro de negocios en la ubicación actual de la refinería, combinándolo con amplias zonas verdes y un gran parque.**

Se trataría de un centro de negocios singular, es decir, con un alto valor urbanístico y arquitectónico.

---

## **POLÍTICA 7: Turismo**

---

La isla de Tenerife, con cinco millones de turistas anuales, constituye uno de los mayores destinos de ocio del mundo. Sin embargo, hasta ahora la ciudad no ha sido capaz de capitalizar esta oportunidad por dos causas principales: falta de conectividad y de oferta especializada. Las acciones propuestas tratan de compensar este déficit.

### *Acciones*

- 7.1. Promocionar la ciudad en el mercado de cruceros turísticos.**
- 7.2. Promocionar la «ciudad del ocio y la cultura» entre los residentes de la isla de Tenerife.**
- 7.3. Desarrollo de las actividades de hostelería y restauración en Las Teresitas y en la zona de San Andrés, mejorando aquí su paisaje urbano.**
- 7.4. Potenciar una mayor conectividad de la ciudad con su playa urbana (carril-bus), convirtiendo la carretera desde la avenida Anaga a San Andrés en un paseo con una utilización intensiva por parte de los ciudadanos (footing, carril-bici).**
- 7.5. Incentivar el desarrollo del puerto deportivo en conexión con la zona de San Andrés (Las Teresitas).**

- 7.6. Estudiar la concesión de un bus turístico que recorra los puntos más atractivos del municipio.
- 7.7. Promover una regata internacional de vela, siendo Santa Cruz de Tenerife salida y llegada de la competición.

---

### **POLÍTICA 8: Santa Cruz de Tenerife, proveedora de servicios de salud**

---

Las sociedades urbanas modernas demandan una mayor disponibilidad de servicios sanitarios especializados. Esta circunstancia afecta a Santa Cruz de Tenerife por su propia dinámica y por su papel de nodo central de la isla e, incluso en este ámbito, de Canarias, y hace necesaria la previsión de un área específica de servicios de salud.

#### *Acciones*

- 8.1. Reservar espacio para el futuro desarrollo del complejo hospitalario de La Candelaria y de servicios relacionados.
- 8.2. Reservar espacio para la instalación de institutos de investigación y de empresas en actividades relacionadas con la biomedicina y la salud.

### **Santa Cruz de Tenerife: ciudad solidaria**

La inseguridad y el conflicto social no permiten el desarrollo de las actividades de servicios de calidad en un entorno urbano que, por definición, presenta un carácter de conglomerado social con un bajo nivel de homogeneidad. Se deduce entonces que una de las políticas públicas de mayor trascendencia debe dirigirse a favorecer la cohesión económica y social de los residentes. La equidad es, en este sentido, un factor de eficiencia, pues eleva los niveles de seguridad y la calidad de vida de la ciudadanía. De esta suerte, la cohesión económica y social se encuentra hoy ligada a la estrategia de inserción y a la participación de los ciudadanos en las tareas colectivas.

---

### **POLÍTICA 9: Integración y cohesión social**

---

#### *Acciones*

- 9.1. Desarrollar las infraestructuras de los centros dotacionales integrados.

Estos centros actuarán como elementos articuladores de las nuevas centralidades urbanas creadas en la ciudad.

### **9.2. Apoyar la adecuada aplicación de la «ley de rentas básicas».**

La Ley, en tramitación en el Parlamento, requerirá una importante participación de los servicios sociales de los ayuntamientos a la hora de su aplicación. De la eficacia de los servicios sociales municipales dependerá la eliminación de una gran parte de la pobreza severa no sólo en Santa Cruz de Tenerife, sino en el conjunto de Canarias, por ser el municipio en el que residen gran parte de las familias en estas condiciones.

### **9.3. Desarrollar los mecanismos institucionales para la mejor implementación de las provisiones de la ley de dependencia.**

Como es bien conocido, los servicios de cercanía se han convertido en uno de los yacimientos de empleo estratégicos en toda la Unión Europea. Tienen un fuerte impacto sobre el bienestar de la población y, además, generan actividad económica. La Ley, todavía en tramitación, establece por primera vez en España el derecho a la ayuda en caso de dependencia, y su aplicación, al igual que en el caso anterior, dependerá de la contribución de la administración municipal.

### **9.4. Generalizar la oferta socio-cultural como elemento integrador (acción 10.4).**

## **Santa Cruz de Tenerife: ciudad internacional y de la cultura**

La cultura, como capacidad de reflexión, es el valor económico fundamental de cualquier sociedad, y se construye a través del acceso a los conocimientos, de cuyo carácter complejo no debe dudarse. Así, unos tratan del manejo de las técnicas, de la capacidad de relacionar los procesos sociales o de la comprensión del yo y el otro desde la perspectiva individual y colectiva. Por tanto, la capacidad de reflexión, esto es, la cultura, es fundamental para el desarrollo, especialmente en la actual sociedad canaria, cuyos problemas económicos, sociales, políticos, técnicos y de otra índole muestran una elevada complejidad.

---

### **POLÍTICA 10: Ciudad cultural**

---

#### *Acciones*

- 10.1. Ampliar la red de bibliotecas, entendidas como núcleos de transmisión de la cultura.**
- 10.2. Promocionar la oferta cultural de la ciudad.**
- 10.3. Favorecer las expresiones artísticas (teatro, conciertos, exposiciones).**
- 10.4. Estudiar la construcción de un museo del comercio y la navegación.**

---

## **POLÍTICA 11: Centro de Actividades Internacionales (África, América y Europa)**

---

Canarias ha sido, desde su propia génesis como entidad colectiva, un centro de servicios para las sociedades atlánticas, especialmente en las relaciones de estas sociedades con África y América. Este papel insular adquiere un nuevo protagonismo en el momento actual, cuando se asiste, por una parte, al reforzamiento de la actuación de los organismos internacionales en África y, en concreto, al interés de la Unión Europea por el desarrollo del África occidental (Accord de Partenariat Économique CEDEAO, Mauritania y la Unión Europea; Programa de Gran Vecindad), y, por otra parte, a la expansión de las relaciones Sur-Sur, especialmente de los países emergentes. Se trataría, pues, de favorecer la centralidad de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife en este mundo policéntrico.

94

### *Acciones*

- 11.1. Promover acuerdos con organismos internacionales con objeto de que organicen en Santa Cruz de Tenerife convenciones, cursos y seminarios.**
- 11.2. Convertir Santa Cruz de Tenerife en plataforma de diálogo abierto a los conflictos del África occidental.**
- 11.3. Promover acuerdos con los organismos internacionales con la finalidad de que establezcan sus sedes en Santa Cruz de Tenerife.**
- 11.4. Favorecer la localización de empresas e instituciones que desarrollen ofertas de servicios a empresas y gobiernos interesados en las relaciones económicas con el África Occidental.**
- 11.5. Establecer relaciones con las instituciones locales del África occidental y de América Latina a fin de generar canales de cooperación técnica en áreas tales como la ingeniería de obras públicas, construcciones escolares, servicios sociales y técnicas presupuestarias.**

### **Santa Cruz de Tenerife: paraje natural**

Tres cuartas partes de la superficie municipal están ocupadas por el Parque Rural de Anaga, que constituye un ámbito atípico: un área rural de alto valor ambiental y paisajístico adosada a un área metropolitana. En ese territorio ambientalmente protegido viven cerca de 3.000 personas que desarrollan en buena medida actividades asociadas al sector primario; pero también como entorno natural representa una oferta de ocio complementaria de la urbe santacruzera al alcance de la mano y un área de riesgo de localización de instalaciones y actividades contraproducentes a dicha califi-

cación. Todo ello se ha tratado de ordenar y gestionar con un planeamiento específico, el Plan Rector de Uso y Gestión de Anaga, actualmente en fase de revisión y dependiente del Gobierno de Canarias. Por otro lado, Anaga constituye una de las cinco áreas territoriales del municipio de Santa Cruz de Tenerife, y además buena parte de su costa está afectada por ordenación portuaria, dependiente del Estado. Este solapamiento de responsabilidades en la gestión debe ser cuidadosamente valorado.

---

## **POLÍTICA 12: Accesibilidad y dotaciones en Anaga**

---

### *Acciones*

#### **12.1. Mejorar la accesibilidad sin aumentar la red viaria ni desarrollar vías costa-cumbre**

Se desglosa en dos propuestas. En primer lugar, la mejora de la comunicación interior entre los núcleos de población y las explotaciones agrarias con el área metropolitana. En segundo lugar, promocionar la red de senderos, de acuerdo con las determinaciones de protección ambiental, para favorecer el desarrollo del turismo en áreas rurales.

#### **12.2. Mejorar las dotaciones de servicios y equipamientos de los núcleos poblacionales.**

Además de garantizar los servicios y equipamientos públicos esenciales como ciudadanos, se trataría de crear pequeñas centralidades que absorban la demanda de servicios de ocio y esparcimiento de la población de la vecina metrópoli.

#### **12.3 Creación de un parque urbano en Las Mesas**

Fuera del ámbito de protección ambiental del Parque Rural, pero en el linde del macizo de Anaga, el monte de Las Mesas puede cumplir una doble función: como parque recreativo urbano y como centro de visitantes multifuncional, que muestre la doble dimensión del municipio: urbana y parque rural: de explicación de la ciudad y de acercamiento a Anaga.



## A.1 Características de los modelos cualitativos

Las relaciones entre las variables en un modelo cualitativo deben entenderse en un sentido dinámico. Así, por ejemplo, si  $Y = f(\underline{3U}; 2V; -Z)$ , significa: a) que si una variable independiente aumenta a una tasa (denotada con la variable subrayada, U) producirá un efecto positivo sobre la tasa de crecimiento de Y. Las variables subrayadas significan tasas de crecimiento, tanto en los casos en que se puedan cuantificar como en aquellos otros en que sean cualitativas, aunque se pueden establecer indicadores de su estado y de sus cambios en todas las relaciones<sup>37</sup>. En el caso de la variable Decisión Política (DecPol), que se incluye más adelante, la sigla subrayada (DecPol) significa que se toma una decisión. Además: a) si la variable independiente está precedida por el signo menos (la variable Z en la relación precedente), significa que el efecto es inverso, en otras palabras, que un crecimiento de Z produce un decrecimiento de la variable dependiente Y; y b), cuando ha sido posible, se han hecho ponderaciones de los efectos en algunas relaciones (no en todas, por no disponer de estimaciones). Las ponderaciones varían entre 1 y 3 (1 = bajo; 2 = medio; 3 = alto o máximo).

Debe tenerse en cuenta que estos modelos se construyen para detectar las variables más relevantes y también los efectos más importantes entre ellas, aunque no se puedan cuantificar. Es frecuente, cuando se tratan problemas complejos, como es

---

<sup>37</sup> Sea, por ejemplo, la variable «cultura»: se pueden establecer indicadores basándose en la publicación de periódicos, la lectura de libros, la oferta cultural, etc.

el caso de las decisiones sobre estrategias en sistemas sociales, que las investigaciones sobre los problemas involucren variables cualitativas o relaciones que no se pueden cuantificar y que, por tanto, no se pueden tratar con modelos econométricos. Corrientemente, ellas son importantes para comprender los sistemas sociales y elaborar estrategias por lo que, para tratarlas en un contexto lógico, se han diseñado este tipo de modelos. Se evita así excluir lo que pueda ser relevante. No está demás insistir en que las relaciones no son ecuaciones en el sentido de los modelos cuantitativos: deben entenderse como una estimación del efecto que el crecimiento (decrecimiento) de la variable **E – Com**, por ejemplo, tendrá sobre la **E – sc**; y, por otra parte, debe tenerse presente además que de las relaciones han sido excluidas las variables independientes que tienen efectos poco importantes sobre la variable dependiente<sup>38</sup>.

## A.2 El modelo cualitativo completo de Santa Cruz de Tenerife

El modelo de Santa Cruz de Tenerife se estructura en un conjunto de bloques que se describen a continuación.

### Bloque I: Empleo

$$1) E = f(3 E - \text{Com}; 1,61 E - \text{Const}; 1,94 E - \text{ServEmprInmob}; 1,89 E - \text{AP}; 1,19 E - \text{Educ}; 1,23 E - \text{TransCom}; 1,08 E - \text{SanidadServSoc})$$

La variable dependiente de esta relación es la tasa de crecimiento del empleo total de Santa Cruz de Tenerife (E). Las variables independientes son las tasas de crecimiento del empleo en los sectores productivos más importantes, siendo las ponderaciones los porcentajes con los que cada uno contribuye a la generación del empleo total. Al máximo porcentaje, que corresponde a *Comercio y reparación*, se le asignó una ponderación igual a 3. Las ponderaciones de los otros sectores son proporcionales a su contribución al empleo en relación con el máximo. Así, por ejemplo, si el porcentaje de contribución de un sector al empleo fuese igual a 2/3 del porcentaje con el que contribuye *Comercio y reparación* (el valor máximo de porcentaje y de ponderación), se le asigna una ponderación igual a 2. La «E» que precede a cada una de las siglas significa empleo.

<sup>38</sup> LEGNA VERNA, C. A. (2005): Gestión pública estratégica y prospectiva: con aplicaciones al ámbito regional y local, Badajoz.



A continuación se encuentran las funciones correspondientes a cada una de las variables independientes de la precedente. En general, se ha hecho depender al empleo en cada rama de su VAB, salvo en algunos casos en los que se lo considera una variable exógena al modelo. El carácter de exógeno es indicado con un asterisco, \*.

$$2) E - \text{Com} = f(\text{VAB} - \text{Com})$$

$$3) E - \text{Const} = f(\text{VAB} - \text{Const})$$

$$4) E - \text{ServEmprInmob} = f(\text{VAB} - \text{ServEmprInmob})$$

$$5) E - \text{AP}^*$$

$$6) E - \text{Educ} = f(\text{VAB} - \text{Educ})$$

$$7) E - \text{TransCom} = f(\text{VAB} - \text{TransCom})$$

$$8) E - \text{SanidadServSoc} = f(\text{VAB} - \text{SanidadServSoc})$$

## Bloque II. VABsc y VABpc

$$9) \text{VABsc} = f(2,77 \text{ VAB} - \text{Com}; 1,88 \text{ VAB} - \text{Const}; 3 \text{ VAB} - \text{ServEmprInmob}; 1,81 \text{ VAB} - \text{AP}; 1,50 \text{ VAB} - \text{Educ}; 2,60 \text{ VAB} - \text{TransCom}; 1,41 \text{ VAB} - \text{SanidadServSoc}; 1,12 \text{ VAB} - \text{Host}; 1,87 \text{ VAB} - \text{IntFinanc})$$

Esta función, que es similar a la relación 1, establece que el aumento del valor añadido bruto depende fundamentalmente del crecimiento de las ramas que figuran como variables independientes, ponderadas por su peso en el VAB total. El método de cálculo de las ponderaciones es el mismo que el aplicado a la relación 1. Las ramas y siglas, cuya definición no había sido mencionada anteriormente, son las siguientes:

VABsc = Valor añadido bruto de Santa Cruz de Tenerife a precios básicos<sup>39</sup>.

Host = Hostelería

IntFinanc = Intermediación financiera.

A continuación se explican las funciones de las variables independientes. El criterio general es que el VAB de cada rama depende de la demanda y de las condiciones de la oferta. En la mayoría de las funciones se ha utilizado el valor añadido bruto

<sup>39</sup> Cuando la expresión VAB precede a las siglas de una rama significa el valor añadido bruto a precios básicos de la referida rama.

de Santa Cruz de Tenerife (VABsc) y el del resto de la isla de Tenerife, es decir, el VAB insular una vez descontado el de Santa Cruz de Tenerife (VABt) como indicadores de la demanda. El VABt se ha incluido en algunas funciones porque el crecimiento de la actividad económica en el resto de la isla influye también en la demanda que se dirige hacia las ramas localizadas en la ciudad<sup>40</sup>.

En cuanto a las condiciones de la oferta, se han definido, para varias ramas productivas, las variables calidad de la oferta que dependen, a su vez, de la variedad de servicios o productos que ofrece la rama respectiva y de la relación calidad/precio. Esto significa que una variable crece si mejora la relación calidad/precio o si aumenta la variedad de servicios o productos. Se la denota por la sigla «CalOf» precediendo a la sigla de cada rama<sup>41</sup>.

Las variables relativas a la calidad de la oferta son consideradas exógenas en el modelo y son importantes como instrumentos de política. Para evaluar su papel, debe notarse que el crecimiento de una rama depende de tres categorías de factores: la demanda interna (el crecimiento del valor añadido de Santa Cruz de Tenerife y/o de su población); la demanda externa (el valor añadido del resto de Tenerife y las compras **de los** visitantes a la ciudad); y la calidad de la oferta de la rama. Como se podrá comprobar, el crecimiento de la demanda interna es el resultado de la estructura del modelo. El crecimiento del VAB municipal en un momento determinado es el resultado del de los sectores y, a su vez, el de éstos es la consecuencia del aumento del VAB agregado. Por su parte, el valor añadido del resto de Tenerife (VABt) y el número de visitantes de fuera de Santa Cruz de Tenerife, pero que son potenciales compradores de productos y servicios de la ciudad, son variables exógenas. En consecuencia, las calidades de la oferta de los servicios o productos de las ramas que lideran la dinámica del sistema son el instrumento principal para cambiar su comportamiento<sup>42</sup>.

Las funciones de las variables independientes son las siguientes:

### 10) VAB – Com = f(CompR; CompNR)

<sup>40</sup> En algunos casos se han utilizado otros indicadores de la demanda, como en la función número 10. Pero siempre se ha respetado el criterio general comentado precedentemente.

<sup>41</sup> Así, por ejemplo, **CalOfServEmpImob** representa el crecimiento de la calidad de la oferta de la rama de *Servicios empresariales e inmobiliarios*.

<sup>42</sup> Cabe observar que, tal como han sido definidas estas variables, su mejora implica un aumento de la eficiencia productiva y la introducción de innovaciones, ya que sin estas últimas no se podría lograr una mejor relación calidad/precio ni una ampliación de la variedad de la oferta.

El crecimiento del valor añadido del comercio de Santa Cruz de Tenerife está determinado principalmente por el aumento de las compras de los residentes en el municipio (**CompR**) y de los no residentes -turistas y personas domiciliadas fuera de Santa Cruz de Tenerife que realizan compras en esta ciudad- (**CompNR**).

#### 11) VAB – Const = f (VABsc)

El incremento del VAB del sector de la *construcción* viene condicionado por el de la demanda, de la que se toma como indicador al VAB de Santa Cruz de Tenerife.

#### 12) VAB – ServEmprInmob = f(VABsc; VABt; CalOfServEmpImob)

El crecimiento del VAB de *Servicios empresariales e inmobiliarios* está determinado por el de la demanda y la calidad de la oferta de estos servicios (**CalOfServEmpImob**). Son indicadores de la demanda los VAB de Santa Cruz de Tenerife y del resto de Tenerife (**VABt**) pues la ciudad es uno de los principales proveedores de estos servicios a toda la provincia.

#### 13) VAB – AP\*

Se la considera una variable exógena.

#### 14) VAB – Educ = f(Prsc; Przpsc)

El aumento del VAB del sector de *Educación* viene determinado por la demanda, de la que se toma como indicador la población en edad escolar residente en Santa Cruz de Tenerife (**Prsc**) y la no residente pero que se localiza en las zonas próximas, que utiliza servicios prestados en el municipio (**Przpsc**).

#### 15) VAB – TranspCom = f(VABsc; VABt; CalOfSerSSS; )

El incremento del VAB de *Transporte y comunicaciones* está determinado por el aumento de la demanda –que a su vez depende de la actividad económica y de la renta de Santa Cruz de Tenerife y del resto de Tenerife– y por la calidad de la oferta de estos servicios.

#### 16) VAB – SanidadServSoc = f(VABsc; VABt; CalOfSerSSS)

El crecimiento del VAB de *Sanidad y servicios sociales* viene determinado por el de la demanda (**VABsc; VABt**) y por la calidad de su oferta (**CalOfSerSSS**).

**17) VAB-Host f(PerTUR)**

El incremento del VAB del sector de la *Hostelería* depende del de las pernoctaciones (**PerTUR**)

**18) VAB – InstFinanc = f(VABsc; VABt; CalOfServFinanc)**

El aumento del VAB de las instituciones de intermediación financiera depende del crecimiento de la demanda (cuyos indicadores son **VABsc** y **VABt**, respectivamente) y de la calidad de la oferta de estos servicios (**CalOfServFinanc**)

**19) CalOfSSS\***

El incremento de la calidad de la oferta de *Sanidad y Servicios Sociales* se considera como una variable exógena.

**20) CalOfTransCom\***

El aumento de la calidad de la oferta de los servicios de *Transportes y comunicaciones* se considera también como una variable exógena.

**21) CalOfInstFinanc\***

El crecimiento de la calidad de la oferta de los servicios de las instituciones de intermediación financiera se considera, al igual que en los casos anteriores, como una variable exógena.

**22) CompR = f(VABsc; CalOfComsc)**

El incremento de las compras de los residentes está condicionado por el del ingreso de las personas que viven en Santa Cruz de Tenerife (**VABsc**) y por la mejora de la relación calidad/precio de la oferta del comercio (**CalOfComsc**).

**23) CompNR = f(VABt; ITURt; CalOfComsc; CalVi)**

El crecimiento de las compras que realiza la población no residente depende también de su renta, por lo que la función incluye como variables independientes a **VABt**, que es igual al valor añadido del resto de Tenerife y a **ITURt**, que es el ingreso de los turistas que vienen a la isla (ingreso medio por número de turistas). A su vez,

se incluye a **CalOfComsc** como variable independiente. Otra variable que tiene efectos sobre las compras en Santa Cruz de Tenerife es la calidad de vida de sus habitantes (**CalVi**) porque a medida que ésta aumenta incita a los no residentes a venir a la ciudad<sup>43</sup>.

#### 24) CalOfCom\*

Es el incremento de la calidad de la oferta de los servicios de *Comercio y reparación*, y se la considera exógena.

#### 25) VABt\*

El crecimiento del VAB del resto de la isla de Tenerife es considerado una variable exógena

#### 26) ITURt\*

Esta variable representa el gasto total anual que realizan los turistas que visitan la isla de Tenerife, y es igual, por tanto, al gasto medio multiplicado por el número de turistas. Aunque puede considerarse exógena, no lo es el porcentaje de ese gasto que corresponde a compras realizadas en Santa Cruz de Tenerife, ya que esta proporción depende de la atracción que ejerce la ciudad (su calidad de vida) y la relación calidad/precio de varias de sus ramas (en particular, *Comercio y reparación*).

#### 28) CalOfServEmprInmob\*

La calidad de la oferta de *Servicios empresariales e inmobiliarios* es una variable exógena.

#### 29) $Pe - TURsc = f(VABsc; CalVi; CalOfHost)$

El crecimiento de las pernoctaciones de los visitantes en los hoteles de Santa Cruz de Tenerife (**Pe - TURsc**) depende del crecimiento de la actividad económica en la ciudad, de la mejora de la calidad de vida y de la calidad de la oferta de estos servicios (**CalOfHost**).

---

<sup>43</sup> Vid. los comentarios que se hacen sobre esta afirmación en el bloque siguiente.

**50) ANR = f (VABsc; CalVi)**

La afluencia de no residentes (**ANR**) aumenta a medida que crece la actividad económica en la ciudad (se toma como indicador al **VABsc**) y que mejora la calidad de vida. Como se mencionó anteriormente, un incremento de la calidad de vida significa que hay más oferta cultural y recreativa, menores problemas de tráfico y contaminación, menor inseguridad, etc., por lo que atraerá a los no residentes. Esta función supone que las personas no residentes que vienen a Santa Cruz de Tenerife lo hacen para realizar actividades de negocio o recreativas.

**51) VAB-ExtProdEnergía\***

El comportamiento de esta rama depende del refinado de petróleo, que es determinado por factores exógenos.

**53) VAB – OtrosServSoc = f(VABsc; CalOfOSS)**

El crecimiento del valor añadido de la rama *Otros servicios sociales* (**VAB – OtrosServSoc**) depende del aumento del VAB y de la mejora de la calidad de la oferta de estos servicios (**CalOfOSS**)

**54) VAB – ProdDistAgua = f(VABsc; Prsc).**

El incremento del VAB de la *Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua* es una función del VAB y de la población residente en Santa Cruz de Tenerife.

**55) CalOfHost\***

Representa la mejora de la calidad de la oferta de los servicios de hostelería. Es una variable independiente.

**56) CalOfOSS\***

Es la mejora de la calidad de la oferta de *Otros servicios sociales*.

**30) VABpc = f (–0,8 VAB – Com; –0,2 VAB – Const; 0,5 VAB – ServEmprInmob; –0,5 VAB – AP; 1,6 VAB – TransCom; 0,2 VAB – Host; 2,5 VAB – IntFinanc; 0,7 VAB – ProdDisAguaE; –0,2 VAB – OtrosServSoc; 3 VAB–ExtProdEner)**

Esta función expresa que el valor añadido bruto a precios básicos *per cápita* de Santa Cruz de Tenerife (**VABpc**) aumenta si crece el VAB de las ramas que tienen sig-

no positivo y si se reduce el de las que tienen signo negativo. Las que han sido ponderadas de manera positiva es porque su VABpc es mayor que el promedio y contrariamente en el caso de las que se pondera con signo negativo. El valor absoluto de la ponderación depende de su aportación al empleo total y de la diferencia entre el valor añadido bruto *per cápita* de la rama y el VABpc. Al igual que en las funciones 1 y 9, se han calculado las ponderaciones relativas de las ramas de manera que el valor absoluto de la máxima ponderación sea igual a 3 (ver anexo A.1, columna 16 de la tabla).

### Bloque III: Calidad de vida

27)  $CalVi = f(-DelIns; -Drog; DescAdm; -ContAcus; -ProbTraf; Anaga; AprovLudLit; EquipColect; EficServPu; PatrimHist; Limp; VABpc - sc; Esc)$

105

Esta función contiene, como variables independientes, los aspectos que preocupan a los habitantes de Santa Cruz de Tenerife y los problemas cuya solución requieren. La mejora de la situación en relación con estas variables aumentará la calidad de vida (**CalVi**) de sus habitantes. La selección de las variables independientes, salvo las dos últimas (**VABpc-sc** y **Esc**) se basa en los resultados de las encuestas realizadas para la elaboración del Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife<sup>44</sup>. En cuanto a estas dos variables, se supone que tanto el aumento del valor añadido *per cápita* como del empleo tienen un efecto favorable sobre el bienestar de la población.

Se definen a continuación las variables cuyo significado no ha sido aún precisado:

31)  $DelIns = Delincuencia e inseguridad ciudadana = f(DecPol; GM; EficServPu)$

La mejora de la situación en relación con la delincuencia y la inseguridad ciudadana depende de decisiones políticas (**DecPol**), del aumento del gasto municipal (**GM**) y de la mejora de la eficiencia de las decisiones y del gasto que se asigna a este problema (**EficServPu**). Tanto un aumento del gasto como de la eficiencia tienen un efecto positivo sobre la reducción del problema.

Las otras variables de este bloque se definen de igual manera, salvo la 39.

<sup>44</sup> PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, apartado «2. Síntesis de Conclusiones Socioeconómicas», pp. 13, 20, 21 y 30.

32) **Drog** = Tráfico de drogas =  $f(\text{DecPol}; \text{GM}; \text{EficServPu})$

33) **DescAdm** = Descentralización administrativa =  $f(\text{DecPol}; \text{GM}; \text{EficServPu})$

34) **ContAcus** = Contaminación acústica =  $f(\text{DecPol}; \text{GM}; \text{EficServPu})$

35) **ProbTraf** = Problemas de transporte, congestión del tránsito, aparcamientos =  $f(\text{DecPol}; \text{GM}; \text{EficServPu})$ .

36) **Anaga** = Estado medioambiental de Anaga =  $f(\text{DecPol}; \text{GM}; \text{EficServPu})$

37) **AprovLudLit** = Oferta de aprovechamiento lúdico del litoral =  $f(\text{DecPol}; \text{GM}; \text{EficServPu})$

38) **EquipColect** = Oferta de equipamientos colectivos =  $f(\text{DecPol}; \text{GM}; \text{EficServPu})$ .

39) **EficServPu** = Eficiencia de los servicios públicos =  $f(\text{DecPol})$ .

La toma de decisiones (reformas de la administración, mejor selección de proyectos de inversión y de contratistas, etc.) para incrementar la eficiencia del gasto público depende fundamentalmente de decisiones políticas y no debe implicar un aumento del gasto municipal. Al contrario, tiene como finalidad reducir el gasto por unidad de servicio o inversión.

40) **PatrimHist** = Estado de conservación del patrimonio histórico =  $f(\text{DecPol}; \text{GM}; \text{EficServPu})$ .

41) **Limp** = Limpieza de la ciudad =  $f(\text{DecPol}; \text{GM}; \text{EficServPu})$ .

42) **DecPol\***

Según las funciones de este bloque, la calidad de vida de la población que vive en Santa Cruz de Tenerife mejorará si: se reducen la delincuencia, la inseguridad, el tráfico de drogas, la contaminación acústica y los problemas de transporte; aumenta la descentralización administrativa (para que la administración esté más próxima de los ciudadanos); mejora el estado de Anaga (permitiendo que la población pueda aprovechar



mejor de esta zona) y la limpieza de la ciudad; se preserva el patrimonio histórico; y se amplía la oferta de equipamientos colectivos a la vez que aumenta la eficiencia en la prestación de los servicios públicos. La evolución de estas variables independientes depende fundamentalmente de las decisiones que tomen las autoridades.

Al efecto de estas variables se agrega el derivado del aumento del ingreso *per cápita* de la población y del empleo.

La mejora de la calidad de vida de los ciudadanos que viven en Santa Cruz de Tenerife es también un factor de atracción, o de rechazo si se degrada, que se ejerce sobre la población no residente en el municipio, ya que la incita a cambiar su residencia y a vivir en la ciudad o a desplazarse hacia ella para realizar compras.

Como se ha observado, la mejora de la calidad de vida depende de una variable endógena: Gasto Municipal (DecPol y EficServPu son exógenas), cuyo comportamiento es tratado en el bloque siguiente.

## Bloque IV. Gasto Municipal

### 43) $GM = f(DGM; RecIM; RecX; DecPol)$

El aumento del gasto municipal (**GM**) es una función: del crecimiento de la demanda de gasto municipal que la población residente y no residente requiere (**DGM**); del incremento de los ingresos de que dispone el ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, que son iguales a la suma de los aumentos de la recaudación de impuestos municipales (**RecIM**) y de los ingresos que se recaudan por otros conceptos, principalmente transferencias externas (**RecX\***), por lo que esta variable es considerada exógena; y de las decisiones políticas en cuanto a endeudamiento, aumento de la presión tributaria, respuestas a las demandas, etc.

### 44) $RecIM = f(EF; VABsc)$

La recaudación por impuestos municipales (**RecIM**) es una función del esfuerzo fiscal exigido a la población (presión fiscal) y de la capacidad fiscal, para la cual se toma como indicador al VAB de Santa Cruz de Tenerife.

### 45) $EF = f(DecPol; VABsc)$

El esfuerzo fiscal (**EF**) que se exige a la población es función de una decisión política (**DecPol**) porque los gobernantes, dentro de ciertos límites, pueden decidir sobre la presión fiscal que exigirán. De la capacidad fiscal se toma como indicador al **VABsc**.

#### 46) $DGM = f(\text{Prsc}; \text{Przpsc}; \text{ANR})$

La demanda de gasto municipal es una función de la población residente en Santa Cruz de Tenerife (**Prsc**), de la población que vive en zonas próximas (**Przpsc**) y de la afluencia de personas que no residen en ninguna de las dos zonas anteriores, particularmente turistas (**AFN**).

#### 47) $\text{RecImpX}^*$

#### 52) $\text{InsSatisDem} = f(\text{DGM-GM}); -\text{EficServPu}$

Esta función es un indicador del grado de insatisfacción de la población en relación con la prestación de servicios públicos municipales, que aumenta a medida que la diferencia entre la demanda de gasto municipal (**DGM**) y el gasto municipal crece; y que se reduce a medida que se incrementa la eficiencia en la prestación de los servicios públicos (**EficServPu**).

108

### Bloque V. Población

#### 48) $\text{Prsc} = f(\text{E}; \text{CaIvi})$

La población residente en Santa Cruz de Tenerife depende del empleo y de la calidad de vida de la ciudad.

#### 49) $\text{Przpsc} = f\epsilon$

La población residente en zonas próximas de Santa Cruz de Tenerife depende del empleo en la ciudad.

En definitiva, ha de destacarse la conexión entre los bloques. Así, el empleo, el valor añadido bruto y el VAB *per cápita* generados en los bloques I y II constituyen un insumo para el III; a su vez, la calidad de vida resultante de éste último afecta a los resultados de los dos primeros; igualmente, el crecimiento de sus variables determina la capacidad de gasto municipal (bloque IV), lo que condiciona la mejora de la calidad de vida. Por su parte, el bloque V, población, afecta a la demanda de gasto municipal y al crecimiento del empleo y del VAB, siendo a su vez condicionada por los cuatro precedentes.

### A.3 Análisis detallado de motricidad y dependencia

El gráfico A.1, designado de Motricidad y Dependencia, presenta las principales variables del sistema Santa Cruz de Tenerife así como sus papeles. Estos valores se presentan en el cuadro A.1, con los que se construyó el gráfico 4.1. Así, en el cuadrante I se encuentran las variables motrices. Ellas son los valores añadidos de varias ramas productivas, a las que se ha agrupado en varios subgrupos: M1) *Servicios empresariales e inmobiliarios, Transporte y comunicaciones e Intermediación Financiera* (en color verde<sup>45</sup>); M2) *Comercio y reparación, Construcción y Administración Pública* (en rojo); y M3) *Educación y Sanidad y Servicios Sociales*<sup>46</sup> (en negro). Los cambios en estas ramas producen impactos importantes en el resto del sistema.

En el cuadrante II se encuentra la única variable de enlace: el VAB de Santa Cruz de Tenerife. Esto significa que los cambios en las variables del primer cuadrante producen efectos muy fuertes sobre el VAB del municipio, pero que éste, a su vez, se retroalimenta a sí mismo, básicamente mediante las variables motrices. Así, si se inicia una contracción de las motrices el proceso se acentúa a sí mismo; si, por el contrario, las motrices crecen, el bucle se retroalimenta mediante el VAB de Santa Cruz de Tenerife.

**CUADRO A.1**  
Valores de dependencia y motricidad de las variables

| SECTORES                  | DEP     | MOT  |
|---------------------------|---------|------|
| 1 E – sc                  | 126,816 | 74,2 |
| 2 E – Com                 | 30,96   | 47,1 |
| 3 E – Const               | 38,18   | 25,3 |
| 4 E ServEmprlnmob         | 38,18   | 30,5 |
| 5 E – AP                  | 0,00    | 29,7 |
| 6 E – Educ                | 36,88   | 18,7 |
| 7 E – TransCom            | 38,18   | 19,3 |
| 8 E – SanidadServSoc      | 38,18   | 17,0 |
| 9 VABsc                   | 586,571 | 397  |
| 10 VABsc – Com            | 91,32   | 477  |
| 11 VABsc – Const          | 217,73  | 318  |
| 12 VAB ServEmprlnmob      | 217,73  | 502  |
| 13 VABsc – AP             | 0,0     | 294  |
| 14 VABsc – Educ           | 73,24   | 252  |
| 15 VABsc – TransCom       | 217,73  | 438  |
| 16 VABsc – SanidadServSoc | 217,73  | 236  |

<sup>45</sup> Los colores tienen su significado, tema que se tratará luego.

<sup>46</sup> Este último sector no está estrictamente en el cuadrante I sino en el IV, pero dado que tiene una importante motricidad lo tratamos en este grupo.

**CUADRO A.1 (Continuación)**  
Valores de dependencia y motricidad de las variables.

| SECTORES              | DEP         | MOT         |
|-----------------------|-------------|-------------|
| 17 VABsc – Host       | 91,32       | 181         |
| 18 VABsc – InstFinanc | 217,73      | 315         |
| 19 CalOfSSS           | 0           | 39,1        |
| 20 CalOfTransCom      | 0           | 76,3        |
| 21 CalOfInstFinanc    | 0           | 57,6        |
| 22 CompR              | 217,73      | 82,7        |
| 23 CompNR             | 77,85       | 82,7        |
| 24 CalOfComsc         | 0           | 74,1        |
| 25 VAB-t              | 0           | 295         |
| 26 ImTUR              | 0           | 37          |
| 27 CalVi              | 181,912     | 92,6        |
| 28 CalOfServEmplnrnob | 0           | 84,2        |
| 29 PerTURsc           | 295,58      | 29,3        |
| 30 VABpcsc            | 266,044     | 13,1        |
| 31 Dellns             | 24,96       | 13,1        |
| 32 Drog               | 24,96       | 13,1        |
| 33 DescAdm            | 24,96       | 13,1        |
| 34 ContAcus           | 24,96       | 13,1        |
| 35 ProbTraf           | 24,96       | 13,1        |
| 36 Anaga              | 24,96       | 13,1        |
| 37 AprovLudLit        | 24,96       | 13,1        |
| 38 EquiColect         | 24,96       | 13,1        |
| 39 EficServPub        | 0           | 73,1        |
| 40 PatrimHist         | 24,96       | 13,1        |
| 41 Limp               | 24,96       | 13,1        |
| 42 DecPol             | 0           | 157         |
| 43 GM                 | 123,98      | 60          |
| 44 Reclmp             | 255,91      | 40          |
| 45 EF                 | 217,73      | 10          |
| 46 DGM                | 164,56      | 40          |
| 47 ReclmpX            | 0           | 40          |
| 48 Prsc               | 100,59      | 54,6        |
| 49 Przpsc             | 22,74       | 51,8        |
| 50 ANR                | 295,58      | 10          |
| 51 ExtProdEnergía     | 0           | 18          |
| 52 InsSatisDem        | 92,8        | 0           |
| 53 OtrosServSoc       | 217,73      | 1,2         |
| 54 ProdDistAgua       | 280,92      | 4,2         |
| 55 CalOfHost          | 0           | 13,6        |
| 56 CalOfOSS           | 0           | 0,8         |
| <b>SUMA</b>           | <b>5340</b> | <b>5340</b> |

En el cuadrante III se encuentran las variables dependientes. Se las tratará conjuntamente con otras que si bien están en el cuadrante IV tienen una dependencia importante<sup>47</sup>. Este conjunto está conformado por tres subgrupos: D1) el Valor añadido *per cápita* de Santa Cruz de Tenerife (VABpc) y la calidad de vida (CalVi); D2) la demanda de gasto municipal (DGM), la recaudación de impuestos municipales (RecImp) y el esfuerzo fiscal (EF), todas ellas variables referentes al presupuesto del ayuntamiento y a lo que la población demanda como gasto municipal; y D3) las pernoctaciones de turistas (PerTUR), la afluencia de no residentes que vienen a Santa Cruz de Tenerife a realizar compras (ANR) y las compras de los residentes ((ComprR).

Estos subgrupos tienen particulares interrelaciones entre sí y desempeñan distintos papeles desde la perspectiva de las políticas, cuestiones que serán tratadas a continuación.

Considérense, en primer lugar, las variables motrices, es decir, las que, en el gráfico 1, se diferencian por sus colores. Aquellas que están en verde (M1) tienen una productividad en valor del trabajo (definida por la relación  $VABi \setminus E_i$ ) superior a la media de Santa Cruz de Tenerife ( $VAB \setminus E$ ). Esto significa que un aumento de la proporción del empleo en estos sectores produce un incremento en el VAB *per cápita*. Favorecen, por tanto, el aumento de la renta por persona en Santa Cruz de Tenerife. Las del subgrupo M2, tienen un peso relativo importante en la generación de empleo pero, a diferencia de las anteriores, su productividad en valor es marcadamente inferior a la media y, por tanto, si aumenta la proporción de personas empleadas en estas ramas se reducirá la productividad media. Las del tercer subgrupo, M3, tienen una productividad aproximadamente igual a la media, y sus efectos sobre ella son casi neutros.

Los colores asignados a las variables precedentes han sido seleccionados para incitar al desarrollo de ideas para la acción, buscando una analogía con los semáforos. El verde significa avanzar, no hay razones para detenerse. Las políticas deben favorecer el crecimiento de las variables motrices del grupo M1. Las que están en rojo significan atención, cuidado. Son importantes generadoras de empleo, por lo que su papel es relevante; no se pueden despreciar. Pero en el contexto de una estrategia de largo plazo, apoyar el futuro de Santa Cruz de Tenerife en ellas, tal como están en la actualidad, puede conducir a una caída de la renta por habitante. En consecuencia, son importantes las políticas orientadas a aumentar su productividad (por ejemplo, en el comercio) y a reducir, en algunos casos, su peso relativo.

---

<sup>47</sup> La alta motricidad del VAB en el cuadrante II desplaza la línea de división vertical entre los cuadrantes muy a la derecha. En estos comentarios no se incluye a la *Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua*, variable dependiente del crecimiento general y del de la población, no teniendo efectos importantes sobre el resto.

La única variable de enlace, el VABsc, merece particulares comentarios. El crecimiento de las variables motrices impulsa el del valor añadido de Santa Cruz de Tenerife, y todos estos efectos permiten incrementar la renta por habitante, el empleo y el gasto municipal, aumentos que son los que permiten mejorar la calidad de vida. No es lógicamente posible la mejora de ésta sin un aumento del VAB, y particularmente del VAB *per cápita*. Es oportuno recordar que, tal como esta última ha sido definida (función 27 del modelo) incluye la mejora del medio ambiente. Esta conclusión es contraria a las políticas que proponen, desde una perspectiva de la protección del medio ambiente, frenar el crecimiento económico, como requisito para que ella sea efectiva. Para apreciar el error de esta propuesta debe tenerse en cuenta que no es el crecimiento económico *per se* el que degrada el ambiente, sino su estilo, su modo de utilización y de ocupación del territorio. Estocolmo y Ginebra tienen una renta *per cápita* muy superior a la de Santa Cruz de Tenerife y su medio ambiente es de una alta calidad. La conclusión estratégica es que hay que lograr un estilo de desarrollo para Santa Cruz de Tenerife que combine el aumento de la actividad económica y de la renta por habitante con la mejora del medio ambiente urbano. Para lo cual es importante tanto la selección de las ramas en las que se apoyará su crecimiento económico como el modelo de ocupación del territorio.

Las variables dependientes, como se comentó, son el resultado de la estructura y el funcionamiento del sistema. En el subconjunto D1 se recogen las variables-objetivo: la calidad de vida y la renta *per cápita*. Los otros dos subgrupos son instrumentales: (a) la afluencia y las compras de los no residentes así como de los residentes, y (b) las referentes al gasto y al presupuesto del ayuntamiento. Estas últimas variables condicionan, a su vez, las compras dirigidas a ciertos sectores, particularmente al comercio, así como la capacidad para prestar servicios a los habitantes y para mejorar el medio ambiente de la ciudad.

Las variables se diferencian por el papel que desempeñan en la dinámica del sistema que el modelo interpreta. Algunas tienen gran capacidad de impulsar cambios en las otras a la vez que son menos sensibles a los de éstas: son las que se denominan motrices. Otras tienen un comportamiento asimétrico en relación con éstas últimas, porque son muy sensibles a los cambios en las del resto del sistema y, a la vez, los efectos que ellas producen son relativamente pocos importantes (aunque a veces hay impactos localizados sobre variables determinadas que no se deben despreciar): son las variables dependientes. Un tercer grupo se caracteriza sus variables tienen una gran fuerza motriz pero a la vez son muy dependientes. Son las de enlace.

Cada grupo tiene sus particulares comportamientos, lo que debe ser tenido en cuenta para diseñar acciones. Los cambios en las variables motrices producirán im-

portantes efectos sobre el conjunto del sistema, por lo que, si es posible actuar sobre ellas, constituyen áreas importantes para elaborar políticas. Si escapan al dominio de quienes toman decisiones se deben prever sus evoluciones posibles, elaborar escenarios y diseñar políticas para sacar el mejor partido posible, o minimizar los efectos negativos, cuando se concrete alguno de los escenarios potenciales<sup>48</sup>. Las variables de enlace ponen en evidencia los bucles de retroalimentación del sistema y determinan su sendero temporal. Pueden conducir a un equilibrio estable o a cambios explosivos que alejen al sistema de su situación inicial. Constituyen otra área importante para el diseño de políticas, pero en este caso es necesario prestar atención a los bucles de retroalimentación, es decir a las conexiones entre las variables; y actúan simultáneamente sobre las involucradas. Por su parte, las variables dependientes son el resultado de la estructura del sistema, es decir, son su consecuencia. Si se desea cambiar este resultado, es decir, las consecuencias, es necesario actuar sobre las otras variables. De hecho, puede ocurrir que sea necesario cambiar la estructura del sistema, y no solamente el comportamiento de algunas variables, para lograr los resultados deseados.

La motricidad es la suma de los impactos que un cambio en una variable produce en las otras, mientras que la dependencia es la suma de los efectos que recibe de las otras. Supóngase que sea un modelo de sólo tres variables, A, B y C. Supóngase también que: (a)  $A \rightarrow B \rightarrow C$ , es decir que un cambio en A produce un cambio en B de manera directa y a su vez, un cambio en C de manera indirecta; (b) sea también  $B \rightarrow C$  y  $B \dashrightarrow A$  (con el signo -- se indica que B no produce ningún efecto sobre A); y (c)  $C \rightarrow B$ . Se observa que, si se tienen en cuenta los efectos indirectos A tiene un primer impacto sobre B, luego sobre C (de manera indirecta), pero a su vez, ésta produce un cambio en B que, en una nueva ronda produce un nuevo impacto sobre C. Si sólo se cuentan estas secuencias se dirá que la motricidad de A es igual a 4 (un primer impacto directo sobre A; un primer impacto indirecto sobre C; un impacto indirecto sobre B, mediante C; y un cuarto impacto sobre C, consecuencia del paso anterior). Es evidente que la motricidad cambia de acuerdo con el número de secuencias de retroalimentación.

<sup>48</sup> Una variable motriz no controlada internamente es la renta *per cápita* en el país de origen de los turistas. Cualquier cambio en el número o en el ingreso medio de éstos afectaría a la región.





# Bibliografía

- BERNAL, A.M. (1981): «En torno al hecho económico diferencial canario», en *Canarias ante el cambio*, Santa Cruz de Tenerife, pp. 25-38.
- CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CANARIAS (2005): *Informe Anual 2005. La economía, la sociedad y el empleo en Canarias durante el año 2004*. Dos tomos, Las Palmas de Gran Canaria.
- GARCÍA HERRERA, L. M. (1981): *Santa Cruz de Tenerife. La formación de la ciudad marginal*, Santa Cruz de Tenerife, pp. 138-140.
- GONZÁLEZ SERRANO, M. y TRUJILLO CASTELLANO, L. (2006): «Infraestructura portuaria: Eficiencia de los puertos insulares en el entorno nacional», en *Selección de Investigaciones Empresariales. Convocatoria 2004*, editado por la Fundación FYDE-CajaCanarias.
- ISTAC: Estadísticas insulares y municipales (varios años).
- ISTAC: Estimación de la renta insular y municipal de Canarias (varios años).
- ISTAC: Población. Padrón Municipal (Varios Años).
- LEGNA VERNA, C. A. (2005): *Gestión pública estratégica y prospectiva: con aplicaciones al ámbito regional y local*, Badajoz.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (1983): «Aportación al estudio de las haciendas locales: los presupuestos del Ayuntamiento de La Laguna (1772-1815)», *Revista de Historia Canaria*, **173**, pp. 111-159.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (1987): «Canarias, 1800-1870. Fiscalidad y revolución burguesa», *Hacienda Pública Española*, **108-109**, pp. 327-340.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (2002): «Los móviles económicos del redescubrimiento y conquista de Canarias, 1341-1496», *Anuario del Instituto de Estudios Canarios*, 47, pp. 269-290.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: Mimeo.

RIVERO CEBALLOS, J. J.: «La industria tabaquera en las Islas Canarias. Una perspectiva de principios del siglo XXI», en CARNERO LORENZO, F., y NUEZ YÁNEZ, J. S.: *Empresa e Historia en Canarias*, pp. 129-152.

RUMEU DE ARMAS, A. (1995): *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, 2ª ed., Santa Cruz de Tenerife.

## AUTORES

### GINÉS GUIRAO PÉREZ

Licenciado en Matemáticas, Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales, Catedrático de Economía Aplicada, Director del Departamento de Economía de las Instituciones, Estadística Económica y Econometría de la Universidad de La Laguna y Director Académico del Máster en Viticultura, Enología y Dirección de Empresas Vitivinícolas. Es, además, editor asociado de la revista *Estudios de Economía Aplicada* y Presidente de la Asociación Científica Europea de Economía Aplicada (ASEPELT)

117

---

### JESÚS HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ

Profesor Titular de Universidad y, desde 2002, Director del Departamento de Geografía de la Universidad de La Laguna. Su especialización se encuentra en los campos de la Geografía Económica y el Turismo, siendo en la actualidad Director del Grupo de Investigación «GeoTuris», *Turismo y Ordenación del Territorio en Espacios Insulares*.

### CARLOS LEGNA VERNA

Profesor Titular del Departamento de Economía de las Instituciones, Estadística Económica y Econometría de la Universidad de La Laguna. Es Doctor en Economía del Desarrollo por la Universidad Pierre Mendès France, de Francia. Ha sido funcionario del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Secretaría General de la ONU. Ha participado en la elaboración de planes estratégicos para varios sectores de Canarias y en el de la Universidad de La Laguna. Ha sido «Academic Visitor» de la London School of Economics and Political Science y profesor invitado de la Universidad de Pau et des Pays de l'Adour; y profesor de la Universidad Nacional de Buenos Aires, del Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social (ILPES) de la CEPAL y del Centre Demographique Nations Unies-Roumanie.

## ANTONIO M. MACÍAS HERNÁNDEZ

Catedrático de Historia e Instituciones Económicas de la Universidad de La Laguna. Ha desarrollado su labor investigadora en el campo de la historia económica y social, con especial énfasis en el caso de Canarias. Es, además, Director del Departamento de Historia e Instituciones Económicas de la citada Universidad.

## MANUEL NAVARRO IBÁÑEZ

Licenciado en Ciencias Económicas y Comerciales por la Universidad Complutense de Madrid, y Master y Doctor en Economía por la Universidad de California, Riverside. Desde 1979 es profesor de Teoría Económica en la Universidad de La Laguna, donde ha sido Director del Departamento y Decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. En la actualidad es Catedrático de Fundamentos del Análisis Económico y Director del Instituto Universitario de Desarrollo Regional.

## JOSÉ LUIS RIVERO CEBALLOS

Catedrático de Economía Aplicada en la Universidad de La Laguna, en donde ha sido profesor desde octubre de 1977. Licenciado en Ciencias Económicas y Comerciales por la Universidad Complutense y Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de La Laguna. Ha sido secretario de la Facultad de Derecho y Vicerrector de Profesorado y Personal No Docente de la Universidad de La Laguna. Desde 1999 es Presidente del Consejo Económico y Social de Canarias.