

LAS ISLAS CANARIAS ¿UNA REGIÓN AISLADA?

Guillermo Morales Matos

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria/Carlos III de Madrid

RESUMEN

Geográficamente africanas, biogeográficamente macaronésicas y subtropicales, y culturalmente europeas, en particular mediterráneas, las siete islas canarias han basado su devenir socioeconómico en una privilegiada posición geoestratégica y climática en medio del Atlántico, primero como escala entre Europa y sus territorios de ultramar situados a ambos lados de ese océano y, recientemente, como estación balnearia marítima de los ciudadanos de la Unión Europea. Considerada por esta instancia político administrativa como área insular ultraperiférica, para propiciar su mayor cohesión económica y social con el resto de las regiones europeas continentales, ¿hasta qué punto se ajusta dicha adscripción administrativa a la realidad de la región canaria? Sin negar los aspectos negativos de la lejanía y de la insularidad ¿realmente están aisladas las islas canarias? Su pasado y presente parecen acreditar lo contrario.

Palabras clave: Región, Isla, Insularidad, Aislamiento, Lejanía, Diversidad paisajística, Poligenia, Adscripción mediterránea o atlántica, Continentes en miniaturas, Turismo, Contrastes intra e interinsulares, Cosmopolitismo, Endemicidad y relictos biológicos, Ultraperiferia.

ABSTRACT

Geographically african, biogeographically macaronesian and subtropical, and culturally european, especially mediterranean, the seven canary islands have based their evolution on a geostrategically and climatically privileged situation in the middle of the Atlantic. Firstly, as a port of call between Europe and its ultramarine territories, located on either side of his ocean, and more recently, as a maritime spa resort for the citizens of European Union. Considered by EU as an ultraperipheral insular area, in order to stimulate greater economics and

Fecha de recepción: abril de 2002.

Fecha de admisión: junio de 2002.

social cohesion with the rest of the EU continental regions, to what extent does this administrative category correspond to the reality of the canarian region? Not denying the negative aspects of insularity and isolation, are the Canary Islands really isolated? Their past and their present seem to prove the contrary.

Key words: Region, Island, Insularity, Isolation, Environmental diversity, Polygenesis, Atlantic or mediterranean cultures, Miniature continents, Tourism, Intra and interinsular contrasts, Cosmopolitanism, Endemisms and biological relicts, Ultraperiphery.

Como cuestión previa, se hace preciso insertar a Canarias dentro de un ámbito superficial de rango superior para ser considerada como «región». Si aceptamos, en versión libre, el idílico concepto que tenían los augures latinos sobre las regiones como «rectas» de ciertas zonas celestes formadas por conjuntos de estrellas, el Archipiélago Canario ocuparía una «recta» o rectángulo de unos noventa y dos mil kilómetros cuadrados (entre los meridianos 14º y 18º longitud Oeste y los paralelos 27º y 29º latitud Norte), separado por una brecha de apenas cien kilómetros del sector noroccidental del continente africano. En términos de la prístina *regio*, sería, pues, una región africana, máxime si tenemos en cuenta que ese rectángulo marítimo salpicado de islas e isletas, más o menos agrupadas, está separado por una amplia banda marítima de 1.400 kilómetros en relación con las primeras tierras continentales europeas.

A nadie se le escapa que la delimitación territorial responde tradicionalmente a la necesidad de disponer de entidades de base para la organización político-administrativa del espacio (Carreras, 1976) y, en ese sentido, las islas forman un grupo groseramente apiñado, con distancias entre sí que no superan los 57 kilómetros de media, cuya mayor distancia entre islas contiguas son los 85 kilómetros que separan el sur de Fuerteventura del este de Gran Canaria. Al Norte del Archipiélago, las únicas tierras emergidas en la gran banda marítima que lo separa de la Península Ibérica, a un lado las despobladas islas Salvajes, son las islas de Madeira, situadas a poco más de cuatrocientos kilómetros, mientras que al Sur, el archipiélago de Cabo Verde se encuentra a 1.300 kilómetros de distancia. Los otros dos límites son la bocana del desierto del Sáhara, al Este, y la inmensidad oceánica del Atlántico, al Oeste. Cuando las islas son conquistadas definitivamente en 1496, son apropiadas territorialmente como región ultramarina del Reino de Castilla, y desde entonces hasta la actualidad, con distintos títulos de adscripción (islas de señorío, islas de realengo, colonias o posesiones de ultramar, islas adyacentes, provincias o comunidad autónoma), los siete mil quinientos kilómetros cuadrados de tierras emergidas son pertenencia político-administrativa de España; curiosamente, por lo que respecta a las aguas interiores interinsulares, éstas no se han recogido nunca como territorio canario, ni siquiera en el vigente Estatuto de Autonomía de Canarias.

En este sentido, Canarias, al contrario de lo que ocurre con otras comunidades autónomas peninsulares españolas, no tiene problemas, por lo visto hasta ahora, ni para su identificación ni para su delimitación como región, en los términos que la define Solé Sabarís (1975): «áreas de dimensiones variables, delimitadas convencionalmente gracias a un artificio lógico y en la cual el medio físico, representado por el relieve, suelo, aguas continentales y vegeta-



Figura 1. Distancias entre islas y el continente africano (kms.).

ción, ofrece una homogeneidad ecológica de condiciones de vida y ha creado una cierta unidad de configuración». Tampoco tendría problemas en la acepción que el Grupo Aduar (2000) le da a la voz región como «porción de la superficie terrestre que presenta unos rasgos diferenciados, posee unas señas de identidad propias y es el resultado de procesos de individualización a lo largo del tiempo».

Solventado este primer problema, que no es poco, a continuación es necesario hacer algunas referencias acerca de la presencia e influencia de las grandes «regiones», en las que se ha incluido, con mayor o menor justicia, a Canarias, sin perder de vista ni la perspectiva diacrónica ni los distintos matices de lo regional, particularmente el hecho físico de que estamos centrando el análisis en un espacio insular.

Conviene advertir, no obstante, que la explicación científica rigurosa de la realidad canaria sigue estando lejana. Su origen geológico sigue poco explicado, su poblamiento humano antiguo está comenzando a vislumbrarse; al no existir todavía teorías definitivamente aceptadas por la comunidad científica, desconocemos mucho del mundo aborígen o de los procesos de apropiación antrópica de cada una de sus islas; sólo recientemente el conjunto de la población local está empezando a valorar la riqueza de su cultura o de sus endemismos (espacios naturales, paisajes...). En pocas palabras, el territorio canario puede definirse como un viejo territorio (unos veinte millones de años), medianamente bien conocido, intensamente explotado, pero que, paradójicamente, sus fundamentos físicos e históricos se han resistido a una explicación convincente, y que sólo en los últimos años comienzan a conocerse algunas de sus claves. La endemividad y el arcaísmo biológicos han sido reconocidos desde hace

Cuadro 1.
CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS DE LAS ISLAS CANARIAS ORDENADAS
EN ORDEN DECRECIENTE DE SUPERFICIE

Isla	Área (km²)	Altitud (m)	Perímetro costero (km)	Distancia al continente (km)	Edad (mill. de años)
Tenerife	2.034	3.718	269	284	7,5
Fuerteventura	1.655	807	255	95	20,5
Gran Canaria	1.560	1.948	197	196	14,5
Lanzarote	807	670	203	125	15,5
La Palma	708	2.426	126	416	1,5
La Gomera	370	1.487	87	333	12
El Hierro	269	1.501	95	383	0,8
La Graciosa	27,5	266	28	151	0,04
Alegranza	10,2	289	14	168	0,04
Lobos	4,4	122	9	123	0,05
Montaña Clara	1,3	256	4	159	0,03
Canarias	7.447	3.718	1.291	95	20,5

Fuente: Tomado de Fernández-Palacios y Martín Esquivel (2001), pág. 44.

mucho tiempo, pero en lo cultural no sucede lo mismo pues sólo ahora, frente a la uniformidad, la durabilidad, la inmutabilidad de «lo guanche» (identificado como lo auténticamente canario), en pocas palabras, el «presentismo histórico», se empieza a vislumbrar cierto dinamismo y diversidad cultural, tales como el habla castellana de El Hierro, la alfarería sin torno, los lusitanismos o los oficios artesanales residuales. Todo esto hace del territorio canario un espacio donde lo que realmente domina es la diversidad, donde todo cambia no sólo de una isla a otra, sino en el interior de cada una de ellas y en el interior de cada barranco o comarca. Ésta, tal vez, sea la más destacada seña de originalidad de lo canario, que da como resultado una región rica, pequeña (7.447 km²), muy compartimentada y dinámica, que hoy está siendo sometida a fuertes mecanismos de uniformización, nada deseables si se quieren mantener los necesarios signos de identidad.

EL HECHO INSULAR

El primer rasgo que debemos considerar de la región canaria es su carácter insular o archipelágico. El concepto tradicional de isla, como porción de terreno aislado de superficie inferior a los 2 millones de kilómetros cuadrados (Groenlandia 2,1 millones de Km²) es, en términos geográficos, poco expresivo de las notables diferencias que se aprecian entre los distintos tipos de islas del planeta (Vigne et al.). Dado que para su tipología se utiliza casi

exclusivamente el criterio geológico, las islas se distinguen entre aquéllas que son sedimentarias, glacioeustáticas, tectónicas y oceánicas (teoría inicial de Wallace y las desarrolladas por distintos autores). Las sedimentarias están constituidas por porciones de reducida superficie de terrenos sedimentarios, aisladas por la erosión marítima o fluvial y de origen reciente (pocos miles de años a lo sumo), ligadas a la dinámica deltaica o litoral, pero plenamente integradas en las zonas continentales de las que se desgajan. Las islas glacioeustáticas están formadas por porciones litorales de terrenos continentales aisladas recientemente por las oscilaciones cuaternarias del nivel del mar (menos de 20.000 años); su biota se encuentra poco diferenciada respecto al continente debido al escaso tiempo de su aislamiento (Tasmania, Java o Gran Bretaña son algunos ejemplos). Las islas tectónicas se han originado por el desprendimiento de una fracción costera continental debido al dinamismo tectónico de las placas de la corteza terrestre; tienen un origen antiguo (entre 180 y 30 millones de años) y, en términos biológicos, se comportan como «balsas a la deriva» que transportan una biota antigua (marsupiales, por ejemplo), como Madagascar, Seychelles o la «gran isla del Sur», Australia. Las islas oceánicas son porciones de terreno enteramente de origen volcánico, de superficie menor a los 200.000 Km² (Islandia, Honshu, Hokkaido..), que emergen, normalmente, de entornos batimétricos profundos (a veces varios miles de metros); son el único tipo de islas *ex novo* y actúan por tanto como verdaderos «eriales» para la biota terrestre, que tiene que llegar necesariamente de un continente u otra isla cercana y colonizar un espacio auténticamente virginal, definido por la sola existencia de la *gea* emergida; por esta razón, su poblamiento plantea el problema de la arribada y la posterior colonización por parte de plantas, animales terrestres y seres humanos, pues sin duda su primer poblamiento es marino; no contienen mamíferos, salvo aquellos transportados por el hombre. En este contexto genético, las Islas Canarias pertenecen a las oceánicas, aunque con tres particularidades muy llamativas: que están demasiado próximas a un espacio continental, que son de reducido tamaño, y que no se ha encontrado una explicación convincente a la escasa relación genética del conjunto archipelágico con la tectónica de fricción de las placas continentales africana y atlántica.

¿ISLAS «AFORTUNADAS» O SIMPLEMENTE MACARONÉSICAS?

El fuerte efecto de la insularidad tiene su correlato en la adscripción biogeográfica de Canarias dentro de la Región Macaronésica. El término griego *makarion* significa afortunada mientras que *nesoi* es isla, y el vocablo compuesto se ha venido utilizando entre botánicos, geólogos, zoólogos y biogeógrafos desde 1845, en que lo acuñó Barker-Webb, para definir el tipo de vegetación y fauna climáticas de los conjuntos de islas oceánicas comprendidas entre los paralelos 15º y 40º de latitud norte, en el borde oriental del Atlántico Medio (Cabo Verde, Canarias, Salvajes, Madeira y Azores). Aunque con un carácter cada vez más relictual, sobre todo en Cabo Verde y en las islas más antropizadas, se caracterizan por tener un fuerte número de endemismos, una gran diversidad de hábitats ecológicos en espacios de reducidas dimensiones, sobre todo en los pisos más altos o en los más inaccesibles de las islas y, sobre todo, porque se trata de vestigios de una flora y fauna muy antiguas, originadas en el Terciario, especialmente la laurisilva. Así pues, para los geobotánicos, por motivos científicos, pero también y, por extensión, en el ideario más reduccionista de los

que aluden a las islas sin conocerlas, Canarias es una *región macaronésica*, es decir, un archipiélago de islas afortunadas.

Su frondosa vegetación, con la excepción de las dos más orientales, ha sido una de las características más destacada por sus ilustrados visitantes y estudiosos, desde la Conquista hasta ya entrado el siglo XX. A pesar de la componente xérica del clima, además del cardonal-tabaibal (cardón, tabaiba, balo, mol, aulaga...), propio de la zona de «la costa», las cinco islas más occidentales han tenido, a barlovento, un bosque termófilo por encima de los 400 metros, formado por dragos, sabinas, acebuches y, en los fondos de los barrancos, palmeras canarias. De los 400 a los 1.800 metros se encuentra el llamado «monteverde» a barlovento y el pinar a sotavento. El monteverde está compuesto a su vez de dos formaciones húmedas y frescas, la laurisilva (laurel, mocán, viñátigo, barbuzano, palo blanco...) y el fayal-brezal. Sólo en las islas de Tenerife y La Palma se encuentra un piso de alta montaña, formado por retamas, codesos, tajisnates...). En total, la flora del Archipiélago está compuesta por más de 1.800 especies, de las cuales 550 son endémicas (Santos, 1984).



Figura 2. Región biogeográfica denominada *Macaronesia*.

Esta complejidad y diversidad de los ecosistemas naturales, que luego ha servido de base para el desarrollo de un patrimonio agrológico de igual complejidad y excepcionalidad, derivado sobre todo de la estratificación bioclimática y de la exposición o no a los frescos vientos alisios, es lo que explica que las cinco islas más occidentales sean consideradas como «continentes en miniatura», aunque la isla de Tenerife, la mayor de todo el Archipiélago, sólo tenga unos dos mil kilómetros cuadrados y que El Hierro no alcance siquiera los trescientos.

Sin embargo, y salvo su posición estratégica, Canarias ha podido ser cualquier cosa hasta hace unos veinte años, menos islas de promisión, pues, carente de recursos minerales y energéticos convencionales, las potencialidades del medio ecológico no han podido responder a las cíclicas sobrecargas demográficas, manteniendo siempre un difícil equilibrio entre los recursos y la población.

La configuración montañosa de las islas (Tenerife es después de Hawaii y de la isla Ross, en la Antártida, la isla volcánica más alta del mundo, con un Pico Teide que culmina a los 3.718 metros) y las abruptas pendientes resultantes de sus altas cumbres en relación con las escasas distancias al mar, no son el único inconveniente que presenta el relieve para su apropiación antrópica. La abundancia de conos principales y adventicios de cenizas y escorias, las calderas, los barrancos de los macizos antiguos, la superficie rugosa y totalmente escoriácea de las coladas más recientes (*los malpaíses*), o los suelos poco evolucionados, limitan a una pequeña proporción las tierras útiles para las prácticas agrícolas (Rodríguez, 2000).

Por si esto fuera poco, el clima tampoco ha sido el más adecuado para dar respuesta a las necesidades de la agricultura de exportación, la principal actividad económica, junto con las comerciales y portuarias, hasta la década de 1980. Sólo las vertientes escarpadas expuestas al Norte en las cinco islas más occidentales reciben abundante agua en las cotas medias y altas. Aunque los medios técnicos recientes contribuyan a hacer borrar algunas de las secuencias desgraciadas de la historia insular, la sequía convivió con el canario con demasiada frecuencia. El clima canario (Marzol, 2000), tan ponderado en los últimos años con fines propagandísticos, ha sido secularmente un inconveniente más a sumar, sobre todo por su irregularidad, a un relieve adverso. Uno u otro elemento, o los dos, han hecho ingrato el diálogo fluido entre el medio y el hombre. Así como las temperaturas confieren el grado de archipiélago afortunado, merced a su templanza y a sus escasas oscilaciones térmicas a lo largo del día y del año, sin embargo, la carencia de lluvias regulares en la mayor parte de las islas, sobre todo en sus zonas más aptas agrícolamente, no corresponde en bondad al régimen térmico. Los contrastes climáticos impuestos por la altitud pueden llegar a ser muy fuertes; así, en un mismo instante, puede haber 20°C de diferencia entre la costa y el Teide o, si nos vamos a las situaciones extremas, se ha llegado a alcanzar los 43°C en Lanzarote, con aire sahariano, o a bajar hasta -21°C en la cima del Teide.

Y lo que son las cosas, los recursos naturales que interesaron tradicionalmente (suelos fértiles, suaves pendientes, humedad ambiental, complementariedad de las distintas áreas de cultivo...), muy escasos en el conjunto de las islas, están siendo desplazados en los últimos treinta años, tras el desarrollo del turismo, por otros nuevos recursos hasta entonces poco apreciados: paisaje tropical con fuerte poder de contraposición para los visitantes europeos, barrancos de gran belleza pero poco aptos para la agricultura, línea de costa, sustrato arenoso, horas de sol, aridez, calas, bocas de barranco... Sin embargo, estas estructuras físicas del espacio geográfico canario, tan precarias para su ocupación regular e intensiva por parte de

una colectividad humana bien nutrida en efectivos demográficos, están soportando la mayor sobrecarga de Europa, después de la isla de Malta, (unos mil habitantes por Km² de densidad, pero que «sólo» tiene 350.000 habitantes), por los 1,8 millones de personas que viven en Canarias.

LA COMPONENTE MEDITERRÁNEA

Quizá por la evolución mostrada en los últimos cinco siglos, tras su conquista, cuando las islas se convirtieron en escala del comercio marítimo internacional, éstas han sido consideradas casi exclusivamente como un espacio atlántico. Vinculado con África, América y la fachada oceánica europea, el Archipiélago ha merecido calificativos tales como «puentes en el Atlántico» o «tierras tricontinentales», pero lo cierto es que en sus orígenes culturales hay más de mediterráneo que de atlántico. Su biota y su base étnico-cultural están entroncadas con el ámbito mediterráneo. Su reciente vinculación cultural con América (siglos XV-XX), con la emigración hacia Cuba y Venezuela, han incorporado rasgos americanos o amerindios, pero han sido superficiales y muy recientes. Su vinculación magrebí ha sido exagerada por el nacionalismo más radical, que se ha volcado en una supuesta génesis cultural beréber-sahariana.

A diferencia de otras muchas islas oceánicas atlánticas, en su mayoría pobladas a partir de los siglos XV al XVIII, según fueran colonizadas primero por hispano-lusitanos y des-

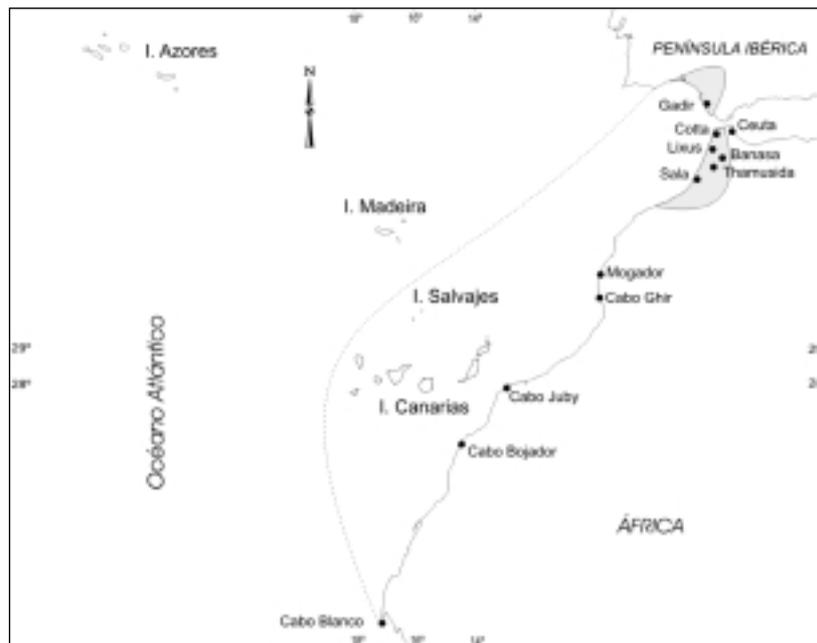


Figura 3. Zona aproximada del «Círculo del Estrecho» y su área de influencia, según Tarradel, M., (1960). *Marruecos púnico*. Tetuán.

pués por anglo-franco-holandeses, las islas Canarias fueron pobladas en fechas mucho más remotas, al menos desde el siglo VIII a.C., de ahí que lo arcano imprima una huella cultural muy profunda en sus espacios insulares. Y al igual que en la biota hay una fuerte componente mediterránea, en concreto iberomauritana, (no por ello deja de ser *macaronésica*), su cultura participa de los rasgos del dinamismo mediterráneo; su poblamiento es mediterráneo, vinculado a esa virtual comunidad cultural denominada «Círculo del Estrecho», que une más que separa ambas orillas del Mediterráneo, pero con dimensión atlántica, que busca el antiguo «Mar Exterior» que circundaba la Ecumene. Su cultura tiene, pues, rasgos mediterráneos cosmopolitas, pero fuertemente diferenciales, propios, exclusivos. Antonio Macías (1995) afirma que el proceso de adaptación de la agricultura mediterránea a los espacios tropicales y su traslado a América fue uno de los grandes logros del campesino isleño. La cultura canaria se debate, pues, entre su origen mediterráneo (proximoriental e iberomauritano), lo ecuménico y lo singular. Esto, junto con sus valiosos y variados ecosistemas es lo que define la autenticidad de lo «canario» como hecho «diferencial» dentro de la universalidad. O, lo que es lo mismo, la cultura de lo particular dentro de lo universal, dos conceptos aparentemente opuestos pero que en Canarias se convierten en lo sustancial, en una marca de su identidad. Es, pues, una cuña de lo mediterráneo en el Atlántico Medio, tanto porque de aquél arribaron numerosos pueblos como por sus ciertas similitudes climáticas y florísticas que han propiciado la adaptación de la trilogía de cultivos mediterráneos: vid, trigo y, en menor medida, el olivo, aunque no así en su variedad asilvestrada, el acebuche. Estos tres cultivos han estado presentes siempre en el medio rural canario.

LA ESCASA COMPONENTE REGIONAL AFRICANA

Aunque Canarias lleva más de cinco siglos viviendo a espaldas de su inmediato vecino continente africano, no hay que olvidar que algunas de las comunidades aborígenes que habitaban las islas a la llegada de los primeros europeos durante el siglo XIV descendían de los pueblos del Atlas bereber. Pero la civilización europea, fundamentalmente la hispana, procuró borrar cualquier huella africana en un territorio canario, distante unos 1.400 kilómetros del puerto más cercano del sur europeo, y a sólo 96 del desierto sahariano. Desde entonces se cerraron los lazos con África que, por otro lado, habían sido los únicos que se podían tener si atendemos a los pobres medios de comunicación de la época o a los inexistentes focos de civilización avanzada del entorno africano inmediato; en cualquier caso, esta afirmación debe quedar a resguardo de las necesarias investigaciones que deben realizarse en la bocana del Sáhara, desde los puertos de Agadir a Dakar, pues de ellas se podrían extraer nuevas conclusiones sobre los primeros focos de poblamiento del Archipiélago; como alternativa al vecino continente se nos brindó la posibilidad de que se estrecharan lazos con el Nuevo Continente, a más de cuatro mil kilómetros de distancia. Con éste se ha hermanado a Canarias ininterrumpidamente, aunque sea por la vía de la emigración, fenómeno muy conocido en la historia económica canaria, pues no obstante constituía el recurso menos traumático para aliviar los excedentes demográficos. Los aborígenes prehistóricos recurrían al infanticidio para conseguir el mismo objetivo, es decir, restablecer el equilibrio entre un medio precario y muchas bocas que alimentar.

Así como el canario que está fuera de sus islas transige cuando confunden su procedencia geográfica con la de algunos ciudadanos sudamericanos, por ciertas similitudes con su habla común, sin embargo, resiste su consideración de africano con grandes dosis de resignación. El Magreb (Noroeste africano) es evocado muchas veces para establecer con él algunas de las connotaciones más negativas de los hechos geográfico-históricos isleños: las invasiones piráticas, los episodios climáticos más desagradables, como la llegada del viento del desierto (el *harmatán*), las olas de calor, o la instalación cíclica y por períodos de hasta una semana de la *calima* (polvo en suspensión y escasa visibilidad), la descolonización del Sáhara, la supuesta amenaza alauita de pedir la soberanía de las islas o, más recientemente, las *perteras* atestadas de marroquíes y subsaharianos desdichados que vienen en busca de un mundo mejor. El episodio más reciente es la amenaza de que algunas grandes multinacionales del petróleo consigan encontrar combustible en las proximidades de las costas de levante de tres islas (Fuerteventura, Lanzarote y Gran Canaria), cuyo principal recurso es el turismo de sol y playa, que requiere de unas aguas limpias y cristalinas.



Figura 4. Concesiones para prospecciones petrolíferas en el Banco Canario-Sahariano.

LA CONSTRUCCIÓN DE SU PROPIO ESPACIO REGIONAL POR GENTES EUROPEAS

Como islas situadas a bastante distancia de la Ecumene de la Edad Antigua, Canarias desplegó un doble proceso de apropiación: el beneficio o aprovechamiento de sus recursos endógenos por parte de los nuevos colonos europeos, especialmente los hispano-lusos, y la puesta en valor de sus rentas de situación en mitad del Atlántico. Aunque ambos procesos están indisolublemente unidos, es menester centrarse primero en el interior para, en el siguiente apartado, ocuparnos del otro, de marcado carácter marítimo.

Ya vimos antes que el proceso de poblamiento de las Islas fue complejo, que tuvo varios focos de origen situados en las riberas del Mediterráneo, y que afectó en distinto grado y manera a las islas, dándose el caso de que no necesariamente todo el Archipiélago fuera poblado de una sola vez, ni por las mismas gentes. Con todo, se distinguen una serie de caracteres culturales repetidos en casi todas las islas, traídos en origen o generados a partir de la adaptación a los medios insulares. Se reconoce así un ecotipo extendido a todas las islas, básicamente ganadero con agricultura de secano, que habita y entierra a sus gentes en cuevas naturales o acondicionadas; y otro de características culturales y agrícolas más afines a los pobladores del Mediterráneo durante el cambio de Era, basado en la práctica de la agricultura de regadío, el hábitat en casas de piedra seca de planta externa circular e interior cruciforme y la construcción de estructuras arquitectónicas protourbanas.

Por lo demás, la necesaria utilización de la navegación hace pensar más en pueblos marineros que continentales, en cuyo caso la participación de fenicios o cartagineses parece razonable en el marco espacio-temporal en que se mueve la investigación, aunque no debe confundirse a los agentes promotores del poblamiento con la población colonizadora. Esto explicaría la escasa práctica de la navegación por parte de los habitantes de las islas, la diversidad cultural de las islas entre sí, y los procesos de adaptación involutiva consiguientes al aislamiento experimentado durante el medioevo, al menos entre los siglos IV y XIII d.C., en que son redescubiertas por los europeos (italianos, hispanos, lusitanos y franceses).

En cualquier caso, lo cierto es que los europeos que redescubren las islas a partir del siglo XIII d.C. describen, desde su limitada capacidad de percepción objetiva, culturas insulares diversas, desconocedoras de la navegación, a excepción de Gran Canaria, donde se describe un tipo de barco hecho con tronco de drago ahuecado y velas de palma con el que, según L. Torriani (siglo XVI), navegaban hasta Tenerife y Fuerteventura, sin metales; cultivaban trigo, cebada, *arvejas* (guisantes) y habas, para lo cual construían azudes, maretas, gavias y nateros. No obstante, en algunas islas (Gran Canaria) practicaban la agricultura de regadío y construían albercas y acequias. Las herramientas agrícolas eran pobres, de confección personal, cuando no productos del azar. Criaban cabras y ovejas, y en algunas islas cerdos. Para la pesca utilizaban redes de junco, nasas, anzuelos y corrales de piedra seca para la pesca de marea, y recolectaban lapas, cangrejos y erizos. La recolección vegetal se basó en el aprovechamiento de higos, piñones, raíces de helechos, *támaras* (dátiles), miel de abeja, y frutos de bicácaros, mocanes, zarzamoras y madroños. Aunque, a juzgar por las crónicas renacentistas, la magnitud de las modificaciones introducidas en el paisaje natural por estos pobladores fueron poco intensas, no dejaron de ser significativas, pues con ellos surgió un incipiente paisaje agrario y se modificaron la fisonomía y la distribución de ciertas formaciones vegetales.

Los sucesivos ciclos de agricultura comercial habidos durante los últimos cinco siglos (caña de azúcar, vid, orquilla, barrilla, cochinilla, plátano y tomate), complementados con un policultivo de subsistencia familiar (papas, cereales, frutales, legumbres y verduras), no fueron suficientes para fijar a una población que siempre se caracterizó por algo de lo que carecían sus tierras, su elevada fertilidad. Las islas «afortunadas» de nuestros visitantes o de los que nos desconocían, repitiendo como un toniquete el tópico de la época clásica que nadie verificó *in situ*, han sido, en realidad, un espacio en el que muchas veces se ha tenido que luchar para doblegar al infortunio. Para ello ha tenido que ingeniárselas, primero, obteniendo agua allí donde no la había, procurándose recursos hídricos mediante captaciones y distribuciones en superficie (pozos, aljibes, maretas, presas, estanques, acueductos, atarjeas, acequias) o bien a través de ingeniosos procedimientos de riego (gavias, nateros...) o, sobre todo, perforando las entrañas de nuestra tierra buscando «minas» de agua, es decir, galerías labradas en los flancos montañosos, algunas de gran longitud, hasta dar con las aguas basales contenidas en las bolsas subterráneas, hasta casi agotarlas.

Las fuertes pendientes de nuestras tierras se han cincelado secularmente a base de escalar las laderas de nuestros barrancos, más alto cuando más se necesitaba para satisfacer las demandas urgentes de la sobrepoblación campesina. Los muros de contención, tan beneficiosos para evitar la erosión a la que son tan proclives nuestras vertientes, fueron preludio en el tiempo de otra obra ingente del campesino canario, las «sorribas» o bancales del platanar. A estas labores previas a la explotación agrícola se le llamó siempre por parte del campesino canario «fabricar una finca». Estos bancales, que caracterizan el paisaje de todas las islas, con excepción de las dos más orientales, han supuesto un enorme acarreo de «tierras de préstamo» desde las medianías altas hasta los espacios litorales. Este trasiego de tierras pardas, ininterrumpido desde finales del siglo XIX hasta los años 1980, ha dejado profundas cicatrices en sus canteras de origen, al tiempo que ha transformado el paisaje del platanar en amplios sectores litorales de Gran Canaria, Tenerife, La Palma y La Gomera.

A los inconvenientes anteriores hubo que sumar otros no menos importantes, impuestos en este caso por el régimen de la propiedad del suelo. El minifundismo de las tierras más productivas y la concentración de la propiedad del agua en pocas manos, incluso algunas ajenas a la agricultura, dificultaban aun más si cabe, la precaria existencia del campesino canario. Tampoco no es bueno demonizar excesivamente al minifundismo, sobre todo cuando hablamos de fuerza de trabajo animal o humano como única alternativa; por otro lado, muchos han sido los latifundios canarios que han permanecido incultos por escasez de fuerza de trabajo. En otro orden de cosas, dos factores como son, en primer lugar, el reciente desarrollo del platanar bajo plástico en el Sur de Tenerife o en el Oeste de La Palma, espacios donde abunda la gran explotación (en términos canarios) y el agua de riego y, en segundo lugar, la crisis del sector platanero, están propiciando el abandono de las pequeñas explotaciones, con problemas de agua, del Norte de las islas de Tenerife y Gran Canaria.

Mientras la agricultura fue la actividad dominante, las distintas condiciones climáticas (humedad, precipitaciones, temperaturas, insolación...) entre la costa, las alturas medias y la cumbre, han impuesto una estratificación de cultivos en tres grandes pisos. El litoral, espacio por debajo de los 300-400 metros, donde se encuentran las pocas zonas llanas de las islas, es el dominio de la agricultura de irrigación (plátano, tomate, cultivos tropicales y de primor). Las «medianías», son ricas en frutales tradicionales (naranjas, olivos, manzanas, higos,

duraznos...), cereales y papas. Por encima de los 800 metros, además del aprovechamiento del monte, sólo se dan las variedades resistentes de papas y algún cereal.

Las actividades comerciales, administrativas y de servicios, muy concentradas tradicionalmente en las capitales provinciales (Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, favorecidas por la vecindad de sus respectivos puertos) y, en menor medida, en La Laguna y las capitales del resto de las islas, suponían el único contrapunto al aplastante predominio agrosilvopastoril del paisaje canario. Pueblos de gran dimensión como Los Llanos de Aridane, La Orotava, Icod, Arucas, Gáldar, Telde o capitales históricas como Tegui y Betancuria, apenas tenían desarrolladas sus funciones urbanas hasta bien entrada la década de los años setenta. Ni siquiera una actividad que se supone típica de la costa canaria como es la pesca, logró nunca alcanzar notoriedad más que en el caso de Arrecife y de algunos pequeños pueblos marineros. Las pesquerías canarias, que se asientan sobre el rico Banco Canario-Sahariano, nunca llegaron a generar un efecto multiplicador en la industria de transformación regional. Sólo las muchas y pequeñas fábricas tabaqueras (Rumbo, Krüger, Mecánicos, Coronas o Condal), la refinera de petróleo de Santa Cruz de Tenerife, unos pocos polígonos polifuncionales y los espacios portuarios de las dos capitales provinciales, han contribuido a crear un espacio cuasi industrial en Canarias.

CANARIAS COMO ESCALA EN EL ATLÁNTICO

La apertura del Atlántico al tráfico marítimo internacional exigió una serie de bases de apoyo para abastecer de víveres y aguada y, al propio tiempo, de centros redistribuidores de mercancías, de ahí que las gentes que habitaron las islas a partir del siglo XVI tenían horizontes mucho más amplios; como apunta Antonio Macías (2001) «las islas eran atalayas en un océano surcado, cada vez de forma más intensa, por múltiples banderas y credos, y el isleño fue el primer producto de ese cruce cultural, enriqueciéndose luego su naturaleza criolla a medida que adquiría igual atributo un sistema económico cuyo escenario era a la vez insular y atlántico; el principal motor de colonización fue su oferta exportadora vinculada a los mercados atlánticos»; un ejemplo ilustrativo al respecto fue lo ocurrido al almirante holandés Pieter Van Der Does en su ataque a Las Palmas en 1599; la mayor parte de las mercancías que tomó como botín en el saqueo de la ciudad eran de procedencia extranjera (italianas, francesas, británicas e, incluso, holandesas). Las Palmas era un nido de contrabando.

Las mercancías europeas llegaban a los puertos insulares para su posterior traslado a los mercados coloniales de África y América; igual destino tenía el excedente de tales bienes abonado por la oferta exportadora y no absorbido por el mercado doméstico, y los beneficios de todo este tráfico, pagados en plata indiana y productos coloniales, seguían los derroteros trazados por sus perceptores locales y foráneos (Canarias, Sevilla, Génova, Lisboa, Amberes, Londres). En síntesis, la balanza de pagos isleña registraba ingresos y débitos de las economías europeas y coloniales que utilizaban los servicios de los puertos canarios, que generaba cierta riqueza para la economía insular, especialmente para Tenerife y Gran Canaria.

Desde el punto de vista marítimo, Canarias mantuvo siempre una economía de servicios en el Atlántico, desde Noruega hasta el sur de África, que alcanzaba casi toda la fachada oriental americana, ligada al tráfico internacional; esto supuso una apuesta de las elites insulares por el libre comercio, cuyo punto culminante se refrendó jurídicamente con la Ley de

Puertos Francos de 1852, frente a la vía proteccionista, que defendió la burguesía peninsular, en especial durante los siglos XIX y XX.

Este librecambio isleño permitió que los puertos insulares reforzaran en el siglo XIX su tradicional papel de economía de servicios en el tráfico internacional, aunque ahora como almacén de bienes y servicios en la era del imperialismo, especialmente el británico. Esto supuso para el Archipiélago contar con energía barata y de calidad (carbón británico), así como materias primas para potenciar el desarrollo de una industria agroalimentaria y mecánica vinculada al mercado interior y al tráfico internacional; como ejemplo significativo de esta relación es que los cigarrillos Krüger se hacían con tabaco cubano, se manufacturaban en Las Palmas y se consumían en Sudáfrica.

Esto explica no sólo el desarrollo de una industria que reclama su libre acceso a los mercados internacionales de energía y materias primas, sino el propio desarrollo del sector turístico, pues éste nació, como veremos después, vinculado a los negocios de los británicos en las dos islas centrales (Tenerife y Gran Canaria), cuyos puertos capitalinos no sólo eran escalas en el Atlántico para buques de mercancías, sino también para el cada vez mayor número de



Figura 5: Ruta principal de la *India Mail*.

naves que hacían *la India Mail* o correo de la India, cuyos puertos principales eran Liverpool, Londres, Amberes, Lisboa, Funchal, Dákar, Accra o Ciudad del Cabo, hasta llegar a Bombay, la gran puerta de entrada al colonizado subcontinente indio.

La influencia británica en las capitales canarias fue de tal envergadura que los isleños, sin haberlo interiorizado, se han considerado españoles sólo en el terreno político-administrativo, y país tercero en lo económico, pues buena parte de su actividad productiva se regía por un modelo de economía de carácter librecambista, diferenciado del peninsular (más proteccionista) y vinculado a un escenario mercantil internacional que abarcaba la mayor parte de las aguas oceánicas atlánticas.

Ahora bien, cada ámbito insular ordenó los recursos de su territorio en función de su mercado internacional, dándole la espalda a su traspais insular, de modo que destruyó la complementariedad interinsular heredada del pasado. Los insulares tenían plena libertad para acceder a los mercados que ofrecían mejores ventajas relativas a su oferta agroexportadora, mientras la producción agropecuaria doméstica se destinaba de forma prioritaria al abastecimiento de las áreas dedicadas al cultivo exportador, convertidas por ello en centros neurálgicos del poder económico y político regional.

Por el contrario, el mercado interior de los siglos XIX y XX se abastece de la oferta internacional (carne y trigo argentinos, leche en polvo de Holanda y Dinamarca como ejemplos). Lanzarote y Fuerteventura, los llamados «graneros» del Archipiélago durante los siglos XVII y XVIII, se descoyuntan y despueblan en dirección a Gran Canaria, Uruguay o Cuba durante los siglos XIX y XX. Las elites de cada escenario insular se fuerzan por maximizar su vinculación internacional mediante la atracción hacia sus respectivos espacios insulares de todo recurso público o privado que mejore sus plusvalías o rentas de situación (carreteras, sedes bancarias o puertos por donde salen hacia los mercados europeos atlánticos sus productos de exportación: vinos, barrilla, cochinilla, tomates, flores o plátanos); esta estrategia explica el origen del insularismo o el pleito insular, básicamente entre las dos islas centrales, las más potentes y ricas en recursos, las que poseen los dos puertos de escala en el Atlántico.

CANARIAS COMO ESTACIÓN BALNEARIA MARÍTIMA EUROPEA

A un lado los factores generales que favorecieron el desarrollo turístico en el mundo, Canarias ofrece unas óptimas condiciones para ser centro receptor de esta nueva demanda de ocio debido a sus condiciones climáticas idóneas, caracterizadas por unas temperaturas moderadas durante todo el año, escasas precipitaciones, elevada insolación, especialmente en invierno y, sobre todo, fuerte contraste climático en esa última estación con la cuenca de reclutamiento del turista que visita el Archipiélago (los ciudadanos de la Unión Europea, en especial alemanes, británicos y escandinavos); también hay que considerar la proximidad cultural y por vía aérea en relación con el continente europeo, que la hacen más fácilmente accesible que otros destinos de sol y playa competidores, tales como los situados en el Caribe (Dominicana, Cuba, Martinica, Puerto Rico, Jamaica, Antillas Holandesas o Bermudas), o aún más lejos (Mauricio, Reunión, Maldivas o Seychelles).

Desde los primeros años sesenta, las islas han experimentado un crecimiento espectacular en el número de turistas, pasando de unos cien mil en los albores de los años sesenta a los doce millones de visitantes/año de la actualidad, lo cual ha provocado que el 88 por ciento de

la estructura productiva corresponda al bloque servicios-construcción, mientras que la agricultura pasó de un 32 por ciento en 1960 a un 3,9 por ciento en el 2000. El turismo lo transformó todo; primero, su enclave urbano tradicional, y luego creó nuevos emporios de riqueza allí donde sólo había suelo marginal, sol y playa. Y para hacer esto absorbió fuerza de trabajo rural, así como el ahorro local, las remesas venezolanas y capital peninsular y extranjero, mientras el sector público debía construir nuevas y potentes infraestructuras. Si dejamos a un lado las implicaciones territoriales y paisajísticas, o la sobrecarga poblacional, una valoración estrictamente socioeconómica sería favorable, pues el turismo ha hecho subir el PIB *per capita* a una tasa anual del 3,8 por ciento en pesetas de 2000, situándolo en ese año en el 79,5 por ciento del PIB medio de la Unión Europea.

Para el año 2000, de un total de medio millón de camas turísticas existentes en Canarias, aproximadamente unas 190.000 correspondían a Gran Canaria, que arroja una densidad de 3,8 hab./cama turística o, lo que es lo mismo, 122 camas/km²; le siguen la isla de Tenerife, con 180.000 camas estimadas, Lanzarote, con 70.000 y Fuerteventura, con unas 60.000 camas aproximadas. La oferta extrahotelera (bungalós, apartamentos y casas de vacaciones) es muy superior a la hotelera en todo el Archipiélago (más del 65 por ciento), salvo en Tenerife, donde se mantiene en un 50 por ciento, cifra deseable para el conjunto regional.

La potencia del fenómeno turístico se acrecienta por su escasa estacionalidad, que ha actuado como factor de tensión adicional sobre el territorio insular, levantando expectativas de crecimiento permanentes. Este abultamiento del fenómeno turístico ha distorsionado a su vez a una estructura económica canaria, caracterizada por ser abierta y dependiente, con producciones poco diversificadas dirigidas al exterior, con marcada tendencia a los monocultivos sucesivos y con un mercado interno nutrido básicamente de productos importados. Pero la

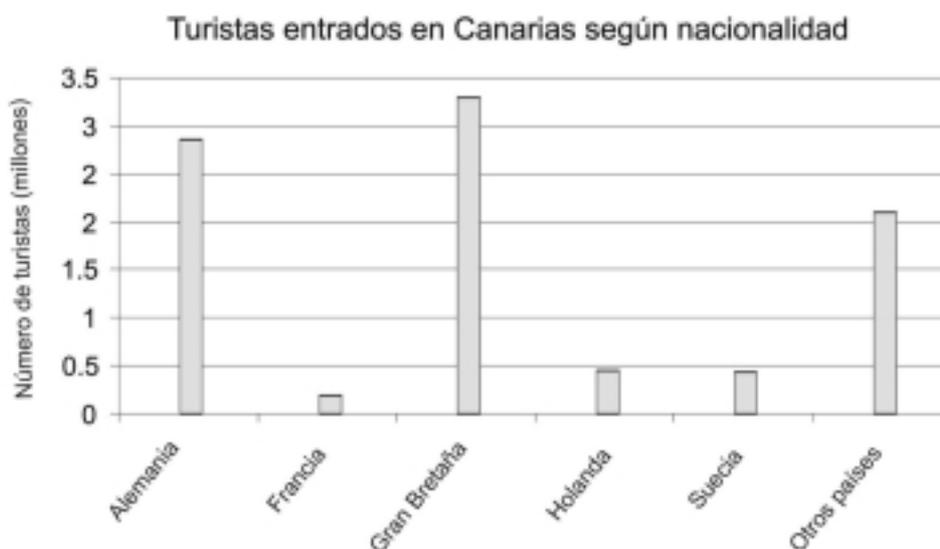


Figura 6. Turistas entrados en Canarias según nacionalidad.

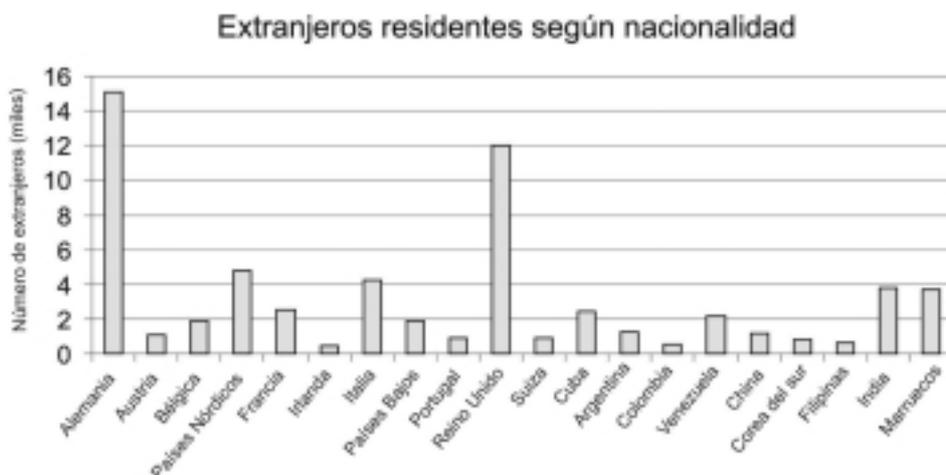


Figura 7. Extranjeros residentes en Canarias según nacionalidad.

transformación de la base económica, ha conllevado también una fuerte redistribución espacial de la población y de los polos de empleo insulares (basculamiento Norte-Sur en las islas capitalinas de Tenerife y Gran Canaria), éxodo rural, desarraigo de las áreas rurales, incremento de los flujos de la población trabajadora, una pugna entre turismo y explotación de cultivos de exportación (tomate o plátano) por los mismos suelos, con la consiguiente esquilmación de los espacios de gran calidad agrícola, o el crecimiento de los grandes núcleos de urbanización espontánea y de autoconstrucción, próximos a las ciudades tradicionales o a las áreas turísticas. Por último, otras consecuencias de la desordenada apropiación del espacio canario por parte del turismo en las últimas décadas han tenido que ver con la transformación territorial que se ha experimentado en áreas cada vez más extensas y más alejadas de los focos turísticos iniciales. El consumo del espacio litoral ha sido extraordinariamente intenso, pues dos tercios de la *costa* de las islas de Gran Canaria, Lanzarote y Tenerife, siguiendo Fuerteventura la misma tendencia, se han ocupado por un *continuum* urbano o periurbano, en el que ha primado la voracidad especuladora en lugar de la planificación racional de los escasos y frágiles recursos naturales.

Parece claro entonces, que la estructura dominante en las cuatro islas mayores (Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura), pero sobre todo para sus respectivos litorales, por ser específicamente un turismo de masas, fagocitador de playas y sus contornos, es la turística. Bien por su importancia espacial en cuanto a la extensión ocupada, bien por su mayor incidencia en la economía insular, las estructuras turísticas son, desde hace unos pocos años, las que orientan la organización y transformación del espacio insular, las que lo determinan, y las que delimitan sus problemas más sensibles. El resto de las estructuras económicas y espaciales se encuentran subordinadas al turismo, pues el predominio de éste las ha convertido en marginales (estructuras agrarias) o secundarias (actividades portuarias y comerciales). Cuán acertada estuvo Ivette Barbaza (1966) en una referencia a otro espacio turístico español

al decir que «el turismo tomó posesión del paisaje de la Costa Brava en menos de diez años», dado que esa misma circunstancia se está produciendo en Canarias.

¿REALMENTE ES CANARIAS UNA REGIÓN ULTRAPERIFÉRICA?

Cuando España se integró en 1986 en la Unión Europea, Canarias tuvo un trato excepcional, dado su régimen económico y fiscal diferenciado del territorio continental español desde el siglo XVI, a lo que se añadían otras particularidades similares a las de los cuatro departamentos franceses de Ultramar (Guadalupe, Martinica, Reunión y Guayana) y los dos archipiélagos portugueses de Azores y Madeira, como son la lejanía, insularidad, proximidad a terceros países menos desarrollados (Marruecos, Sáhara Occidental y Mauritania para el caso canario) y escasez de recursos naturales; también se tuvo en cuenta la precariedad socio-económica de las Islas, con una renta *per capita* inferior al 75 por ciento de la UE. El Archipiélago Canario se convirtió entonces en «región ultraperiférica de la Unión Europea».

Transcurridos tres lustros, algunas de las circunstancias que diferenciaban a Canarias en relación con el resto de la Europa más desarrollada se han matizado tanto, que han puesto en solfa a los mayores defensores del «determinismo geográfico»

En relación con el Régimen Económico y Fiscal (REF), los forcejeos entre Canarias, España y la UE para mantener las ventajas que tradicionalmente tuvo el Archipiélago han sido tan intensos como negativos para sus intereses, que lo más conveniente es modificar su *status* político-administrativo o Estatuto, equiparándolo a la integración de algunos Territorios y Países de Ultramar de la UE (Groenlandia, Antillas Holandesas o San Pedro y Miquelón, todos ellos acogidos a la Cuarta Parte del Tratado de Amsterdam de 2001), para así solventar algunos de los problemas más acuciantes de Canarias (sobrepoblación, imposibilidad de faenar en el Banco Canario-Sahariano, o decidir si debe o no explotar el petróleo que se encuentra próximo a sus aguas jurisdiccionales, como ejemplos), al tiempo que seguir aprovechando al máximo sus rentas de situación en mitad del Atlántico (Grupo de Opinión Canarias Nación, 2001).

El hecho físico innegable de la lejanía (1.400 kilómetros de distancia con la Península Ibérica), que ha actuado históricamente como un lastre para la fluidez de relaciones entre España y Canarias, ha quedado relativizado en los últimos treinta años con el avance de los medios de comunicación aéreo y marítimo. Canarias, con 1,8 millones de habitantes, es visitada anualmente por diez millones de turistas extranjeros y dos millones de peninsulares, mientras que el registro de los desplazamientos aéreos de los residentes canarios alcanza los tres millones de viajes. El aeropuerto que mueve mayor número de canarios está en pleno centro peninsular (Madrid), seguido de Gando (Gran Canaria) y los dos aeropuertos de Tenerife (Reina Sofía y Los Rodeos). Hasta hace dos años, que aún no estaba abierto el pequeño aeropuerto de La Gomera, se tardaba más tiempo entre cualquier isla canaria que no fuera Tenerife con La Gomera que entre los cinco grandes aeropuertos internacionales canarios y cualquier capital europea occidental. Cuesta más barato un billete de Gran Canaria a Berlín que a Valverde (El Hierro). Por tanto, la lejanía ha quedado reducida en términos de tiempo que no de distancia. No obstante, como dice R. Espino (1992) «Canarias aún continúa lejos de los mercados y polos de crecimiento económicos y tecnológicos más importantes; esta posición periférica respecto al centro del espacio comunitario les ocasiona problemas de

abastecimiento, de mantenimiento de stocks, de mayores riesgos de pérdidas y elevados costes de los servicios y comunicaciones, entre otras limitaciones; esto incide en mayores costes de la mayoría de las materias primas, productos semielaborados y bienes y servicios finales, elevando por tanto, el coste de vida de los consumidores locales y la competitividad exterior de sus empresas».

Finalmente, la insularidad (que dificulta la accesibilidad), la doble insularidad (derivada de la fragmentación territorial o discontinuidad del espacio interior impuesto por la existencia de una región con siete islas) y la pequeñez de aquéllas, que han sido factores que han frenado el desarrollo económico-social de las islas como región, han servido para crear una de las peculiaridades más negativas de Canarias, el insularismo o cantonalismo, que cuando es utilizado en sus variantes más perversas por los políticos clientelares, puede llegar a producir graves desequilibrios intrarregionales. Si hasta hace unos veinte años prevalecía el modelo de las islas mayores o centrales (Gran Canaria y Tenerife) y las menores o periféricas (Fuerteventura, Lanzarote, La Palma y El Hierro), ahora, con la presencia de la actividad turística en todas las islas y con una lamentable Ley Electoral Regional, que propicia el protagonismo más centrípeto de los partidos insularistas, se está contribuyendo a ir en dirección opuesta a Europa en relación con la cohesión económica y social. Como muestra, un botón: a pesar de los esfuerzos de las autoridades regionales por potenciar un único destino turístico (*Canarias: Naturaleza Cálida* o *Canarias: el Paraíso*), en todas las agencias europeas que reclutan turistas con destino al Archipiélago se venden paquetes turísticos por islas (Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura e, incluso, la última en incorporarse al turismo masivo, La Palma, que apenas recibe un cuarto de millón de turistas al año). Esta visión ombliguista no es buena para la eliminación de obstáculos a la cohesión económica y social como los que afectan a los transportes y comunicaciones interinsulares, al tiempo que dificultan la formación de un mercado regional integrado y el conocimiento y la relación entre los canarios.

BIBLIOGRAFÍA

- AFONSO, L. [Dir.] (1988-92): *Geografía de Canarias*. 7 tomos. Ed. Interinsular. Santa Cruz de Tenerife.
- AGUILERA KLINK, F. et al. (1994): *Canarias: economía, ecología y medio ambiente*. Francisco Lemus Editor. Santa Cruz de Tenerife.
- BÁEZ, M. Y SÁNCHEZ-PINTO, L., (1983): *Islas de fuego y Agua. Canarias, Azores, Madeira, Salvajes, Cabo Verde. La Macaronesia*. Editorial Regional Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- BARBAZA, I. (1966): *Le paysage humain de la Costa Brava*. A. Colin. Paris
- BARKER-WEBB, P. & BERTHELOT, S. (1835-1850): *Histoire Naturelle des Îles Canaries*. Tomos I, II y III, Ed. Bethune, Paris.
- BAS, C. [Coordinación] (1995): *La pesca en Canarias y áreas de influencia*. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- CARRERAS, J.M. (1976): «Métodos de delimitación de regiones», en *Documents d'anàlisi territorial*, nº 2, Universidad Autónoma de Barcelona, págs. 2-65.
- CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA DEL GOBIERNO DE CANARIAS (1992): *Coste de la insularidad en Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria.

- ESPINO ROMERO, R. *et altri* (1992): «Los problemas de Canarias desde una visión prospectiva», en *I Encuentro Canarias siglo XXI*. Ed. Presidencia del Gobierno de Canarias.
- FERNÁNDEZ-PALACIOS, J.M. *et altri* (1999): «El marco ecológico de las Islas Canarias», en *Ecología y Cultura en Canarias*, Museo de la Ciencia y el Cosmos, Santa Cruz de Tenerife, págs. 83-105.
- FERNÁNDEZ-PALACIOS, J.M. y MARTÍN ESQUIVEL, J.L. [Dirección y Coordinación] (2001): *Naturaleza de las Islas Canarias: ecología y conservación*, Ed. Turquesa, Santa Cruz de Tenerife.
- GONZÁLEZ ANTÓN, R., ARCO, M^a.C. del, BALBÍN, R. y BUENO, P., (1998): «El poblamiento de un Archipiélago Atlántico: Canarias en el proceso colonizador del primer milenio a.C». *Eres (Arqueología)*, 8 (1): 43-100.
- GORMAN, M.L., (1991): *Ecología insular*. Vedral. Barcelona.
- GRUPO ADUAR (ZOIDO, F.; DE LA VEGA, S.; MORALES, G.; MAS, R. y LOIS, R. (2000): *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*. Ariel Referencia, Barcelona.
- GRUPO DE OPINIÓN CANARIAS NACIÓN (2001): *Informe-Resumen sobre la alternativa de relación del Archipiélago Canario con la Unión Europea a través de la Asociación de los Países y Territorios de Ultramar*, Original Inédito, Las Palmas de Gran Canaria.
- LACK, B. (1976): *Island. Biology*. Balckwell. Oxford.
- MACIAS HERNÁNDEZ, A.M. (1995): «La economía moderna (siglos XV-XVIII)», *Historia de Canarias* [Coord. por Antonio de Béthencourt Massieu], Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 135-190.
- MACIAS HERNÁNDEZ, A.M. (1995): «La economía contemporánea, 1820-1990», *Historia de Canarias*, [Coord. por Antonio de Béthencourt Massieu], Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 369-430. En colaboración con José A. Rodríguez.
- MACIAS HERNÁNDEZ, A.M. (2001): «Canarias: una economía insular y atlántica», en *Historia Económica Regional en España, siglos XIX y XX*, Crítica, Barcelona, pp. 476-506.
- MARTÍN GALÁN, F. (1984): *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto*, Ed. Junta del Puerto, Cabildo de Gran Canaria y Ayuntamiento de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife.
- MARZOL, M.V. (2000): «El clima de Canarias» en el *Atlas Temático de Canarias*, Ed. Interinsular, Santa Cruz de Tenerife, págs. 87-105.
- MORALES MATOS, G. [Dirección y Coordinación] (1992): *Geografía de Canarias*, II tomos, Ed. Prensa Ibérica, Las Palmas.
- MORALES MATOS, G. y PÉREZ GONZÁLEZ, R. [Dirección y Coordinación] (2000): *Gran Atlas Temático de Canarias*. Ed. Interinsular, Santa Cruz de Tenerife.
- MURCIA, E. (1975): *Santa Cruz de Tenerife: un puerto de escala en el Atlántico*. Aula de Cultura de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.
- ODOUARD, A. (1995): *Les îles Canaries: terres d'Europe au large de L'Afrique*. CRET. Bordeaux-Talence.
- PATTON, M. (1996): *Islands in time. Island sociogeography and Mediterranean prehistory*. Routledge. London and New York.
- PÉREZ GONZÁLEZ, R. y MORALES MATOS, G. (1995): «La construcción de los sistemas insulares», en *Ecosistemas insulares canarios. Usos y aprovechamientos del territorio* Ed. Pedro L. Pérez de Paz, Santa Cruz de Tenerife, págs. 483-490.

- PÉREZ GONZÁLEZ, R. et altri (1991): *El Sur de Tenerife: estrategias y paisaje*. Colegio de Arquitectos. Santa Cruz de Tenerife.
- RAMOS PÉREZ, D. (2001): *Transporte aéreo, territorio e insularidad en Canarias*. Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- RODRÍGUEZ, A. (2000): «Los suelos de Canarias» en *Atlas Temático de Canarias*, Ed. Interinsular, Santa Cruz de Tenerife, págs 106-120.
- SANGUÍN, A.L. (1997): *Vivre dans une île. Une géopolitique des insularités*. L'Harmattan. Paris.
- SANTANA SANTANA, A. (2001): *Evolución del paisaje de Gran Canaria (siglos XV-XIX)*, Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria
- SANTANA SANTANA, A. y ARCOS PEREIRA, T.: «El conocimiento geográfico del Océano Atlántico». *ERES. Arqueología*; vol. 10, págs. 9-59.
- SANTOS, A. (1984): «Flora y vegetación de Canarias» en la *Geografía de Canarias*, vol.I *Geografía Física*, Ed. Interinsular. Santa Cruz de Tenerife, págs. 257-294.
- SOLE SABARIS, LL. (1975): «La regió: estudi i concepte» en *Miscelania Pau Vila*, Barcelona, Sociedad Catalana de Geografía, págs. 413-47.
- VIGNE, J.D. et altri (1997): *Îles: vivre entre ciel et mer*. Nathan, Paris.
- WALLACE, A.R. (1998, edición facsímil [1876]): *Island Life*. Prometheus Books, New York.
- WILLIAMSON, M. (1981): *Island Populations*. Oxford University Press. Oxford.