

FRÅN FATTIGDOM TILL VÄLSTÅND

Turismen och Teneriffas ekonomi

Turismen har varit den helt dominerande industrin på Teneriffa sedan 1990-talet. Direkt eller indirekt är större delen av befolkningen beroende av turismen. Om de drygt 5 miljoner turister, som kom till Teneriffa år 2007, skulle välja andra resmål de närmaste åren, skulle ekonomin falla samman. Turismens framväxt på Teneriffa blir därför ett intressant studieobjekt. Hur den moderna turismen etablerades på Teneriffa beskrivs. Därefter följer en djupdykning från de stora sammanhangen till individnivån via utdrag från en reseskildring skriven vid 1930-talets början. Massturismens spektakulära uppgång sedan 1960-talet presenteras, varefter olika initiativ att höja turismens kvalitet lyfts fram. Expansionsmöjligheter för Teneriffas ekonomi skisseras avslutningsvis.

Med denna koncentration på turism och ekonomisk utveckling kommer sociala, strukturella, kulturella och miljömässiga aspekter i skymundan. För den intresserade finns en lättillgänglig framställning på svenska. Det är en hyllningsskrift från 2004 fokuserad på de kroniskt sjuka svenskar som åren kring 1960 bodde i Los Cristianos. Författarna är socialantropologer. För dem blir svenskarnas aktiviteter i Los Cristianos en fallstudie med stort förklaringsvärde vad gäller förståelsen av moderniseringsprocessen i ett traditionellt samhälle. För den som vill tränga djupare är hyllningsskriften till svenskarna i Los Cristianos en lämplig inkörsport. Litteratur på spanska dominerar, men en betydande del av litteraturlistan upptas av titlar på engelska.

Modern turism växer fram på Teneriffa

Det fanns ett växande behov både av hälsoturism och nöjesresor i största allmänhet hos Europas ledande skikt under slutet av 1700-talet. Inte bara kungligheter och förmögna aristokrater bar upp efterfrågan, utan även storköpmän, bankirer och den industriella revolutionens förgrundsgestalter. Resmålen låg nästan uteslutande inom Europa. Franska revolutionen 1789 och de följande krigen fram till 1810-talets mitt gjorde de traditionella resmålen runt Medelhavet riskabla. Ett alternativ för särskilt briter blev i första hand Madeira som var en portugisisk besittning. Portugal hade sedan mitten av 1700-talet varit en del av det internationella brittiska handelsimperiet, och det fanns briter som bodde och arbetade på Madeira. Brittiska köpmän dominerade även Kanarieöarnas internationella handel, och därmed uppstod också ett mer allmänt intresse bland briter att besöka Kanarieöarna. Men var skulle man bo, om man inte hade nära kontakter med någon medlem av den brittiska köpmannagruppen? Det fanns med andra ord ett starkt behov av hotellverksamhet.

I periodiseringen av turismutvecklingen används uttrycket *modern turism* med boende på värdshus eller hotell som ett centralt kriterium. Det första värdshuset för turister på Kanarieöarna etablerades 1814 i Puerto de la Cruz av en engelsman (Fonda Jackson), och 1822 öppnades ytterligare ett värdshus. Antalet turister ökade under 1830-talet. Flera nya värdshus etablerades i Puerto de la Cruz, ett i Santa Cruz och ett i Las Palmas de Gran Canaria. Ännu under 1830-talet var det nästan enbart briter som turistade på Teneriffa, som var det helt dominerande resmålet.

Det i jämförelse med Madeira varma vinterklimatet på Kanarieöarna uppmärksammades av flera välkända engelska läkare som var intresserade av klimatterapi för bl.a. lungsjukdomar.

Böcker publicerades under 1820- och 1830-talen, där särskilt Teneriffa utpekades som en synnerligen hälsosam tillflyktsort under det brittiska vinterhalvåret. Madeira började komma på efterkälken under 1840-och 1850-talen. Med allt snabbare och bekvämare ångfartyg under 1860- och 1870-talen ökade antalet turister till Kanarieöarna, men det rörde sig bara om några hundra per år. En flaskhals var boendet. Med flera stora hotellprojekt från slutet av 1870-talet och framåt skapades förutsättningar för en expansion.

Ännu 1886/87 var antalet turister bara omkring 500. En dramatisk tiodubbling kom fram till år 1890. Den moderna turismens kvantitativa genombrott brukar därför dateras till slutet av 1880-talet. Förklaringen till ökningen var att flera stora hotell och sanatorier då blev klara. De nybyggda enheterna var i flera fall av samma format som jättelika engelska herresäten. Större delen av hotellexpansionen skedde kring Puerto de la Cruz (Orotavaldalen) samt i och kring Santa Cruz de Tenerife. Utbyggnaden av hotellkapaciteten ledde till att antalet turister till Kanarieöarna ökade till cirka 8 500 år 1910.

Genombrottsperioden för modern turism kan i hög grad förklaras av förändringar på den politiska nivån. Den moderna turismens genombrott skulle ha kunnat komma tidigare, men ännu åren kring 1870 hade det politiska och ekonomiska etablissemanget på Kanarieöarna en negativ inställning till den framväxande turismen och motarbetade nya projekt. En viktig exportvara för Teneriffa var vissa färgämnen som jordbruket producerade. Vid mitten av 1870-talet drabbades denna export av en katastrofal nedgång till följd av konkurrens med syntetiska produkter. Detta ledde till att de tongivande kretsarna insåg att de måste satsa på något nytt, och det blev turism och bananer.

Turister och bananer var de viktigaste tillväxtskapande ingredienserna i Teneriffas ekonomi fram till första världskriget, vars konsekvenser blev mycket negativa. En återhämtning skedde under 1920-talet. Den stora depressionen under början av 1930-talet dämpade turismen och bananexporten och än mer negativt blev sedan följderna av det spanska inbördeskriget 1936-1939 och det följande världskriget 1939-1945. Efter andra världskriget utvecklades den kanariska ekonomin långsamt i jämförelse med nordvästeuropa fram till mitten av 1950-talet.

Den period som behandlats ovan, dvs tiden från 1820-talet fram till mitten av 1950-talet, präglades av en mycket stark befolkningsökning, inte bara på Teneriffa utan även på de andra Kanarieöarna med undantag för El Hierro. Denna befolkningsexplosion skedde fram till 1880-talet främst inom den agrara självhushållningens ramar. De terrassjordbruk, som så påtagligt präglar landskapsbilden på stora delar av Teneriffa, tillkom i första hand under 1800-talet. När under 1890-talet handelshinder avlägsnades pressades priserna särskilt på spannmål. Detta ledde till att större delen av terrassjordbruken lades ner under 1900-talets första decennier. Människorna sökte sig då till arbeten inom turism, byggnation, banan- och tomatodlingar. Många utvandrade främst till Kuba och Venezuela.

En reseskildring från en kryssningsresa i början av 1930-talet

Den moderna turismens framväxt på Teneriffa bars, som ovan nämnts, i huvudsak upp av resenärer från Storbritannien. Först omkring 1900 kom tyskar in i bilden i samband med att de finansierade stora anläggningar för hälsoturism. Den tidigare totala brittiska dominansen bröts under 1900-talets första decennier. Inte bara tyskar utan även andra europeiska nationaliteter fanns med i bilden. Turister på Teneriffa var inte bara hänvisade till att bo på hotell. Kryssningsresor arrangerades av främst brittiska rederier. Den alltmer uppskattade kryssningsturismen spreds även till de nordiska länderna. De populäraste längre rutterna gick till de traditionella resmålen i Medelhavet, dvs Rom och andra italienska städer, Athén med

den grekiska arkipelagen eller de heliga platserna i Palestina och Egypten. Även kryssningar längs Afrikas atlantkust med avstickare ut till Kanarieöarna förekom.

Den kryssningsresa som här nedan står i fokus utgick från Göteborg i början av 1930-talet med rutten Cádiz – Casablanca – Santa Cruz de Tenerife – Funchal – Lissabon – Göteborg. Min (Stures) far, Josef Martinius, skrev en reseskildring. Den har ett visst allmänt intresse, eftersom den återspeglar hur en svensk resenär i början av 1930-talet upplevde de platser vi numera är så bekanta med. Utdrag ur reseskildringen återges nedan.

Så försvinner Marocko med Casablanca som en mängd tindrande ljus vid östra horisonten, och vi gunga åter på böljan blå.

Teneriffa

En morgon vid halv 7-tiden skådas land föröver. Det är Teneriffa, en av Kanarieöarna. Båten går med full fart, och ön synes för oss växa upp ur havet, tills den plötsligt står inför oss med sin 3.700 m höga topp /Pico del Teide/. Från land svepa milda vindar, mättade med berusande blomsterdoft. Staden Santa Cruz ligger nere vid foten av de förr verksamma vulkanerna. I hamnen synas några fiskarbåtar samt större lastbåtar. Vi ackorderar med en bilförare om en tur genom ön. Vägen bär brant uppåt i slingrande serpentiner, och snart synes den lilla hamnstaden Santa Cruz från 1 000 meters höjd. Båten Drottningholm ligger vit och vacker nere vid hamnen. Havet är nästan smaragdgrönt, och överallt prunka blommor i grälla färger. Här och var åka vi över en bäckravin, där floran är om möjligt ännu yppigare. Uppåt, uppåt. På den ena sidan av den smala vägen ha vi en tusen meters avgrund, på den andra sidan reser sig berget brant uppåt. Chauffören signalerar i ett enda kör. Vi fara genom öns gamla huvudstad La Laguna, och en allé med eukalyptusträd leder vidare uppåt mot höjden. Här uppe segla molnen, och vi komma in i dem. Det är kallt och kusligt. På några minuter ha vi passerat igenom flera olika växtregioner. Vägen leder upp mot Cruz del Carmén och Cruz d´Afur, från vilka man skall ha en härlig utsikt. Emellertid stanna vi vid Las Mercedes, en av de få vilda lagerskogarna i världen, och här blir jag för första gången i tillfälle att skära en lager. / På båten halsades ju ofta sådana./

Vi fara sedan samma väg tillbaka till La Laguna. Staden är rätt gammal. Husen äro byggda i två våningar. Den övre våningen är vanligen av trä och skjuter ett stycke ut över gatan. Flera av dessa byggnader äro gamla, spanska patriciehus. I staden finnas ett gammalt prästseminarium och flera ståtliga kyrkor, omgivna av palmer, ceder och en tät, yppig grönska. Kyrkornas inre är ej särskilt anmärkningsvärt. I en av dem varseblev jag dock en ståtlig predikstol, gjord i ett enda, vitt marmorblock.

Färden fortsätter ut ur La Laguna i riktning mot Puerto de la Cruz / Port Orotava/. Skyarna har skingrats, och solen lyser fram mellan några sönderslitna moln. Vi åka genom den lilla byn Matanza / ack, svenska tobaksmonopol! Vilka goda cigarrer, man kan få här på Teneriffa för en spottstyver/och stanna vid en krök av vägen för att beundra den storslagna utsikten och äta våra smörgåsar. Havet ligger under oss en ca 700-800 m. På sluttningarna växa bananträd. De äro ungefär 2 m höga. Bladen äro trasiga och fula, och inunder dem hänga stora, gröngula bananklasar. I toppen på några av dem sitta ännu kvar några brunröda, vissna kronblad sedan blomningstiden. Här och var i sluttningen ligga lantfolkets hus. På väggar och tak klättra vinrankor, och bostäderna äro omgivna av

hushållsträdgårdar med fikonsträd, som just nu börjar att skruda sig i löv. Välstånd tycks härskas överallt. Bananplantagerna ägas dock av ett större bolag / Fyffes /. På flera ställen i slutningen har man byggt stora vattencisterner, där smältvattnet, som rinner uppifrån höjderna i små bäckar, tillvaratages för bevattning. Vid bananplantagerna leda små tegelrännor fram till varje träd, som på så sätt kan bevattnas. Staden Puerto de la Cruz är betydligt mindre än Santa Cruz. Några svarta lastbåtar, antagligen bananbåtar, sträva utåt havet, och efter dem synes stenkolsröken som ett långt, svart streck. Nere vid stranden slå vågorna och röra upp ett vitt skum, som glänser i alla regnbågens färger.

Ej långt från Puerto de la Cruz ligger nere vid stranden en botanisk trädgård. Här finnas flera exotiska träd och blomster. Bl a bemärka vi drakblodsträd / *Dracena draco* /, vars stam vid marken delar upp sig rosettartat. Drakblodsträden kunna nå en avsevärd ålder. Våra ciceroner i trädgården bli några spanska präster, visserligen ej behärskande annat än sitt hemlands tungomål, men dock väl förtrogna med växternas latinska namn. Dessa vördnadsvärda kyrkans tjänare verka i sin klädsel närmast som spexfigurer. Till uniformen hör nämligen ett paraply / himmelen var vid detta tillfälle fullt klar ; måhända väntade de en liten syndafloed / och på huvudet sitter en hård, svart hatt med mycket låg kulle och breda, uppåtböjda brätten. Över axlarna är kastad en svart, fotsid mantel.

Här växa vidare brödträd, vars frukter hänga nere vid stammen som stora, gröna, omogna limpor. Även några kokospalmer finnas planterade. På ett ställe är en öppen damm, där några svarta svanor simma lugnt och imposant. Vid muren, som omger dammen, ser jag några salamandrar, som fly undan i en spricka, då jag närmar mig. I närheten växa några bambuträd, som komma mig att tänka på metspön och abborrgrund hemma i Sverige.

I staden Tacoronte göres ett kort uppehåll. Den hyggelige chauffören har fått tandvärk och får därför ha tillfälle att i apoteket tillhandla sig några pulver. Tiden använda vi för att inköpa cigarrer och avsmaka tacorontvinet.

Återfärd genom La Laguna. Nedför sluttningarna mot båten. På vägen möta vi en kamel, tungt lastad. Jag går fram och klappar fulingen. Han verkar dum och slö, vidare är han fullbesatt med ohyra. Mulen är len som en hästs, fast den till skillnad från den senare är kluven mitt itu.

Nästa tur blir utmed stranden mot öns norra del. Vägen går på en sprängd avsats i det brant ned i havet stupande berget. Denna del av ön har tillkommit genom vulkanisk verksamhet i historisk tid. Berget utgöres av basalt, som är rätt löst och lättarbetat. På flera ställen har man huggit in sig i berget och här gjort sin enkla bostad med fönster och dörrar. Målet för min färd är fiskarbyn San Andrés. Utanför på havet guppa några små båtar. Man håller nu på eftermiddagen på med att lägga ut några nät. Själva fiskarbyn gör ett intryck av nöd och elände. På många ställen ha husen rasat, men ändå bo folk kvar i dem. På stranden ligga några båtar uppdragna. De flesta äro fint målade och hållna i gott skick. Genom gatorna går en och annan kvinna med en korg på huvudet. I korgen finns fisk. Några barn springa nyfiket omkring mig och vilje bli fotograferade. Överallt luktar fisk. På flera ställen är gatan blockerad av klädstreck med tvätt.

Återfärd till båten. På vägen passerar jag ett cementgjuteri. Här gör man stora, kubformade cementklotsar, som användas vid utbyggandet av hamnpiren. Man tänker ofta ej på, vilket arbete det är att bygga en hamnpir, allra helst här, där det är så djupt utanför stranden.

Minuterna innan båten skall gå, florerar ett feberartat köpslående. Huvudprodukterna är cigaretter, cigarrer och broderade dukar. Fastän båten redan sakta drages ut av bogserare, fortsätter köpslåendet. Under vrålandet "have a look" sändes varan i en korg med hjälp av ett rep ombord till påseende för kunden. Man förvånar sig onekligen över detta säljarens förtroende för resenären. Huru lätt skulle ej varan kunna försvinna ombord!

Vinden ligger litet på i hamnen, och de båda bogserbåtarna orka ej draga ut oss. Den stora oceanjätten är hjälplös i hamnen. Först längre fram på natten kunna vi anträda den vidare färden, 5 timmar försenade.

Madeira

Nästa mål är Madeira, som vid middagstiden påföljande dag dyker upp ur havet som en uppenbarelse. När vi närma oss stranden, ro en mängd båtar oss till mötes. De äro fullastade med korgmöbler, så man kan knappast se annat än dessa och ett par åror, som driva lasset framåt. Kommersen kan börja! Vår båt ankrar på redde, och vi transporteras i land med små motorbåtar.

Massturism

På Kanarieöarna liksom i övriga Europa var flyget vid sidan av radion den stora nyheten på kommunikationsområdet under 1920-talet. Gran Canaria och Teneriffa tävlade om att komma först. Omkring 1930 invigdes Aeropuerto de Gando (Gran Canaria) och Aeropuerto de los Rodeos (Teneriffa). Flygtrafik inleddes mellan de två Kanarieöarna och det spanska fastlandet samt Marocko. Liksom i det övriga Europa ombesörjdes flygtrafiken då av mycket små plan, som bara kunde ta något tiotal passagerare. Flygplatsen i Los Rodeos stängdes för civil trafik år 1936 på grund av spanska inbördeskriget och öppnades först 1946. Under denna tid byggdes flygplatsen ut. Efter andra världskriget togs allt större flygplan i bruk. Först 1952 bands den spansk-kanariska flygtrafiken samman med det övriga Europa, och flygtrafiken främst från Storbritannien blev ett nytt inslag på Teneriffa. Med charterflygets genombrott under slutet av 1950-talet inleddes massturismens epok. Den sjöburna turismen reducerades under loppet av 1960-talet till en obetydlighet i jämförelse med charterturismen.

För massturismen var givetvis den snabba höjningen av det allmänna väståndet i Västeuropa och utbyggnaden av flygtrafiken under 1950-talet nödvändiga förutsättningar, men inte tillräckliga. Det fanns andra semesterparadis med internationella flygförbindelser, vilka emellertid inte gynnades av en liknande snabb ökning av massturism som den Kanarieöarna fick uppleva under 1960-talet. En viktig förklaring till massturismens uppsving på Kanarieöarna är att den spanske statschefen genomförde regeringsombildningar med vittgående konsekvenser för spansk ekonomi. Det gamla gardet byttes ut mot unga, välutbildade teknokrater.

Målsättningen var starkt inriktad på att modernisera Spanien och driva upp den ekonomiska tillväxten. Politiken var framgångsrik, och den ekonomiska tillväxten var snabb under 1960-talet. De nya signalerna från Madrid ledde till att Teneriffas politiska och ekonomiska elit i nära samarbete såg till att förutsättningar skapades för en kraftig turistexpansion. Det fanns just inget annat att satsa på. Jordbruksprodukter kunde inte konkurrera framgångsrikt på den internationella marknaden, och någon industri med möjlighet att hävda sig internationellt fanns inte på Teneriffa.

När massturismen inleddes omkring 1960, var arbetslösheten mycket hög på Teneriffa liksom på de andra öarna i arkipelagen. Den växande turismen hade inga problem att skaffa folk för okvalificerade jobb. För mer avancerade arbetsuppgifter kunde rekrytering ske från det spanska fastlandet. I början av 1960-talet förbjöd Venezuela invandring från Kanarieöarna, vilket ytterligare ökade utbudet av arbetskraft på Teneriffa. Med massturismens dramatiska tillväxt minskade arbetslösheten, och reallönerna har ökat mycket påtagligt sedan 1960-talet.

Den nya motorvägen mellan Santa Cruz och Adeje kommun blev färdig år 1971. Från flygplatsen i norr, Los Rodeos, till Adeje kommun kunde det ta en dryg timma. Den nya motorvägen bidrog till att turistnäringen på södra Teneriffa stimulerades, men flerdubblingen av de internationella oljepriserna 1973 ledde till starkt stigande priser för flygtrafiken, samtidigt som nordvästeuropa gled in i en lågkonjunktur med minskad köpkraft för de grupper som bar upp massturismen. Flödet av turister och utländska investeringar dämpades. Många hotellprojekt fick avbrytas. Flygplatsen Los Rodeos drabbades av en katastrof, när två fullastade plan kolliderade år 1977. Olyckan fick dock den positiva effekten att myndigheterna på Teneriffa tvingades forcera byggandet av den inom turistindustrin så efterlängtrade flygplatsen (Reina Sofía) på södra Teneriffa som kunde invigas 1978.

Nya turistorter växte fram, särskilt i kommunerna Adeje och Arona. Massturismens tyngdpunkt försköts under 1980- och 1990-talen från Puerto de la Cruz med omnejd till södra Teneriffa, samtidigt som den fick sitt stora kvantitativa genombrott. Inte bara Teneriffa utan alla öarna i arkipelagen hade en mycket imponerande ökning av turismen. När massturismen inleddes omkring 1960, var turistantalet i storleksordningen 70 000 personer per år. Antalet utländska turister var 1978 1,4 miljoner på Kanarieöarna och år 2000 omkring 10 miljoner.

Mot slutet av 1980-talet etablerades lågprisflyget, som därefter har haft en sänkande effekt på flygpriserna generellt, eftersom de stora flygbolagen tvingades att anpassa sig. Detta bidrog till att antalet resenärer ökade. Lågkonjunkturen i början av 1990-talet hade en dämpande effekt. Den följande högkonjunkturen stimulerade åter massturism och nybyggnation av hotell och lägenheter. Långtidsboende utlänningar som köper sitt boende bidrar även de till en positiv utveckling av Teneriffas ekonomi. Om de får sina inkomster utomlands, samtidigt som de bor och konsumerar större delen av året på Teneriffa ökar valutaintäkterna ytterligare.

Ett räkneexempel kan illustrera. Om vi antar att massturisten i genomsnitt tillbringar åtta dagar på Teneriffa, medan den långtidsboende i genomsnitt bor 240 dagar, blir en enda långtidsboende lika värdefull för Teneriffas ekonomi som 30 massturister. Fler långtidsboende till Teneriffa förstärker det ekonomiska systemets stabilitet. I jämförelse med vad massturismen genererar i intäkter tillför emellertid de långtidsboende bara ett begränsat bidrag.

Sedan slutet av 1980-talet har kryssningsturismen blivit alltmer konkurrenskraftig genom att priserna pressats ner mot charterturismens nivåer. Expansionen har varit imponerande och legat på över 10 procent per år. I runda tal 8 procent av besökarna på Teneriffa 2006 var kryssningsturister, som visserligen bara stannar någon dag eller två, men som konsumerar väsentligt mer per dag än den genomsnittlige massturisten. En annan form av korttidsturism med hög konsumtionsnivå är konferensturismen, som ökat starkt under senare år. Den svarar emellertid bara för några få procent av det totala antalet turister.

När massturismen tog fart under 1960-talet dominerade briter, men alls inte i lika hög grad som tidigare. Den näst största gruppen var tyskar. Sedan kom olika nordvästeuropeiska nationaliteter. Fransmännen blev inte någon stor grupp. De föredrog att turista i sina gamla

kolonier med deras franska språk och kultur. Ett nytt drag under 2000-talets första år var den ökade tillströmningen av fastlandsspanjorer. De är nu ungefär lika många som tyskarna.

Ur strikt ekonomisk synvinkel har massturismen varit en skänk från ovan för Teneriffa. Från sociala, kulturella och miljömässiga utgångspunkter blir bedömningarna dock inte lika positiva. Tidvis har kritiken varit hård. Försvararna av massturismen har gått till motattack och hävdar: Utan massturism inget allmänt välstånd.

Kvalitetsturism vinner terräng

Den turism, som fanns på Teneriffa från 1800-talets mitt fram till 1950-talet, kan karaktäriseras som kvalitetsturism. Resenärerna kom till Teneriffa i första hand av hälsoskäl samt för natur- och kulturupplevelser, medan sol och bad intog en mer underordnad position. Kvalitetsturismen tappade mycket starkt i relativ betydelse under massturismens glansperiod från 1960-talet fram till omkring 2000, men den dog inte ut, utan fortsatte att öka om än i blygsam takt. Med kvalitetsturism avses att turisterna ägnar sig också åt annat än att bada och sola. Av politikernas och turistnäringsföreträdarnas diskussion att döma framgår det att kvalitetsturister är sådana som har råd att spendera väsentligt mer per dag än den genomsnittlige massturisten. Man vill locka till sig mer köpstarka och kräsna turister.

När massturismen kulminerade omkring 2000 för att följas av några års stagnation, tog debatten kring kvalitetsturism ny fart. De ansvariga på Teneriffa började inse att kvaliteten på infrastruktur och offentlig service måste förbättras liksom attityden till turisterna. Vikten av att personal med turistkontakter blir mer språkkunniga betonades. Självvrannsakan kombinerades med en insikt om att det krävdes nya grepp.

Vad görs och bör göras för att främja kvalitetsturismen?

Golf

I den allmänna debatten har diskuterats vad som kan tänkas vara intressant för kvalitetsturister. Med utgångspunkt från den framgång som de många golfbaneprojekten haft på den spanska sydkusten, Costa del Sol, och på Mallorca byggdes under slutet av 1980-talet två golfbanor på södra Teneriffa, Golf del Sur och Amarilla. Vid mitten av 1990-talet tillkom en mindre golfanläggning, Los Palos, i nära anslutning till de två tidigare golfbanorna. Under slutet av 1990-talet poängterades att Teneriffa skulle bli ett centrum för golf, och golfbanor tillkom i Las Américas och Adeje. Ytterligare två stora golfbaneprojekt vid Abama och Buenavista blev klara omkring 2005. Mer än 250 000 golfare spelade på Teneriffas golfbanor under 2006.

Satsningarna på nya golfbanor handlar om relativt stora investeringar. Banan vid Buenavista kostade omkring 350 miljoner kronor. Därtill kommer villor och lägenheter i närheten av golfbanan för hundratals miljoner samt ett modernt golfhotell. Abama är inte bara en golfbana utan också ett mycket stort hotell i morisk stil. Hela projektet beräknades vid tiden för banans invigning ha uppgått till ett svindlande belopp av mer än 1,5 miljarder kronor. På flera håll planeras nya golfbanor.

Marinor

I nära anslutning till massturismen finns olika strand- och sportaktiviteter, båtfärder och fiskeutflykter. Nya marinor har tillkommit, men här har det gjorts för litet från kommunernas sida. Det finns bedömare som hävdar att flera stora moderna marinor med gästhamnar bör byggas för att dra till sig kvalitetsturister, till exempel långseglare från Europa. Surfare är

emellertid som regel negativa till nya marinor, eftersom de inkräktar på deras revir. Surfarna lyfter vanligtvis fram ekologiska argument mot planer på nya marinor.

Utflyktsmål

Intressanta utflyktsmål har sedan länge varit ett viktigt inslag. Många miljoner turister har under årens lopp varit uppe på Teide. Fördelen med utflykter med olika inriktningar är att de inte kräver så stora och långvariga investeringar som golfbaneprojekt. Exempelvis den nya vandringsleden från Santa Cruz till Arona beräknas kosta omkring 5 miljoner kronor. Upplevelseturism har ökat under senare år. Vandringar längs olika leder i den storslagna bergsnaturen har åter blivit populära. Satsningar på landsbygdsturism har stimulerat avkrokar dominerade av ostprodukter, viner, honung, mandel m.m. Upplevelseturism med nygamla inriktningar kan nu organiseras i större skala och har en tydlig koppling till kryssningsturismens renässans.

Levande landsbygd

En stor del av den gamla jordbruksmarken ligger i träda. Med dagens arbetskostnader är det inte lönsamt med traditionell teknik. De senaste åren har det kommit nya signaler från EU. Bidrag för landsbygdsutveckling utlovas, om kommunerna vill vara med att satsa. Med nya pengar inom räckhåll har kommunalpolitikernas intresse för en levande landsbygd, trädplantering och miljövard ökat i hög grad. Sådana initiativ ger turisternas naturupplevelser en högre kvalitet. Denna trend, att göra någonting åt gammal jordbruksmark, har även en rent ekonomisk dimension. En betydande del av turisternas konsumtion av mat och dryck importeras. Om nya nischprodukter med konkurrenskraft kan framställas minskar importberoendet, till gagn för producenter och konsumenter.

Byggnation

Den viktiga byggnadsindustrin har haft en stark expansion sedan 1980-talet och varit en grundläggande förutsättning för massturismens imponerande framgångar och utlänningars långtidsboende. Även om byggnation för turism och utlänningars långtidboende kommer att dämpas de närmaste åren, har byggnadsindustrin andra fält. Den offentliga sektorn på Teneriffa planerar många nya byggprojekt, som bland annat redovisas i följande avsnitt.

Expansionsmöjligheter för Teneriffas ekonomi

Sedan det blivit uppenbart för Teneriffas politiker att massturismen tappat sin tidigare expansionskraft, har de tvingats att söka efter nya projekt, som kan vidmakthålla den ekonomiska tillväxten. När man talar om industriella satsningar på Teneriffa, är det viktigt att slå fast det har saknats förutsättningar för massproduktion för export. Man importerar allt från bussar och bilar till datorer och kläder. Den industri som finns på Teneriffa har i första hand inriktats på de inhemska behoven. Det finns exempelvis fabriker av olika slag som tillgodoser en stor del av byggföretagens efterfrågan på cement m.m.

Energi

Det gäller alltså att ersätta import med inhemsk produktion. Politikerna har sedan länge uppmärksammat energiförsörjningen. En betydande del av Teneriffas import är oljeprodukter och naturgas. Nästan all energi som konsumeras på Teneriffa baseras på import av olja och naturgas. Här borde finnas förnybara alternativ. Oljeprospektering och kärnkraft är nämligen av politiska skäl uteslutna. Kring vattenkraft pågår forskning som syftar till att använda havets vågor som energikälla, men det väntas dröja många år, innan denna forskning kan leda till praktiska resultat. Återstår solenergi och vindkraft. Det finns anläggningar för solenergi. Exempelvis i Granadilla togs under våren 2007 en solenergiplattform i bruk som beräknas

kunna producera el för 10 000 hem. Även lagstiftningen har ändrats. Alla nya hus måste utrustas med solpaneler för varmvattenförsörjningen. Småskalig produktion av varmvatten via solfångare på hus är en lönsam investering till skillnad från storskalig produktion av el från solenergi. Expansionen hindras av att det med nuvarande teknologi inte går att driva produktion av el från solenergi med lönsamhet utan statliga subventioner. Detsamma gäller vindkraften. En kraftig höjning av priset på olja och naturgas är en grundläggande förutsättning för en stor utbyggnad av såväl solenergi som vindkraft på Teneriffa.

Jordbruk

För jordbruk, boskapsskötsel och fiske gäller följande. Teneriffas bananer kan inte konkurrera med de mest effektiva bananproducenterna utanför EU, men genom att Teneriffa är en del av EU subventioneras bananexporten till EU med miljardbelopp varje år. Bananexporten vilar på en bräcklig grund. Förslag har framkommit från EU:s nettobidragsgivare att starkt reducera subventionerna. Även tomatexporten hålls uppe med konstlade medel. Tomatproducenterna utanför EU, i bl a Marocko, har väsentligt lägre kostnader än sina konkurrenter på Teneriffa, men de stängs ute från EU av handelshinder. Viner från Teneriffa har svårt att hävda sig i den hårda internationella konkurrensen. Grönsaker och frukt produceras för inhemska behov, men möter en hård konkurrens från olika länder inom EU. Export av snittblommor till EU hämmas av att konkurrerande afrikanska producenter har väsentligt lägre kostnader.

Boskapsskötsel och fiske

Boskapsskötselns produkter har också problem med konkurrens utifrån. Den enda produkten med internationell slagkraft är Teneriffas ostar. De har under senare år haft uppmärksammade framgångar. Fisket har i alla tider varit viktigt för Teneriffas befolkning. Fiskeflottan på Teneriffa domineras av små båtar, som inte kan konkurrera med de moderna jättetrålarna, som ofta har egna konservfabriker och stora kylutrymmen. Fiskodlingar längs kusterna har dock varit ett expansivt inslag, trots protester från lokalbefolkning, hotellägare och representanter för det traditionella fisket. Med rådande konkurrensförhållanden och fiskekvoter kan inte fiskenäringen hävda sig internationellt.

Turismen

När massturismen kulminerade kring år 2000 för att följas av några års stagnation, frågade sig politiker och affärsmän, om utplaningen avspeglade ett trendbrott, eller om det var en tillfällig stagnation. Pessimisterna hävdade att det rörde sig om ett trendbrott. Teneriffas turistindustri måste inrikta sig på kvalitetssatsningar av olika slag för att behålla den uppnådda turistvolymen. Optimisterna poängterade att stagnationen under 2000-talets första år, var en avspeglning av den allmänna lågkonjunkturen. När den internationella konjunkturen vänder uppåt, kommer turistvolymen att öka. Utvecklingen har hittills löpt i de banor som företrädare för den optimistiska synen skisserade.

Antalet turister ökade starkt i takt med den europeiska konjunkturuppgången åren 2005 och 2006. Smolk i glädjebägaren var den ökade relativa andelen korttidsturister med sjunkande konsumtion per capita som följd. Den totala turistintäkten tillväxte likväl. Under 2007 sjönk däremot den totala turistintäkten i samband med den internationella konjunkturavmattningen. Det nya mönstret kanske blir att turistintäkterna kommer att följa den allmänna konjunkturen till skillnad från den mycket starka expansionen under 1980- och 1990-talen.

Vad kan göras av politikerna?

Politiker på Teneriffa har sedan länge aktivt verkat för att Santa Cruz de Tenerife skall bli ett internationellt centrum för handel och finans. Kanarieöarna har genom avtal med EU speciella skatteregler för att gynna nyinvesteringar. Vidare har det skapats en frihandelszon, Zona Especial Canaria. Även den nya storhamnen i Granadilla kommun kommer att bli ett frihandelsområde. Företrädare för Teneriffas näringsliv har välkomnat tillkomsten av ett frihandelsområde och hoppas på utländska direktinvesteringar och nya jobb.

Guia de Isora på Teneriffas sydvästkust kommer att få en ny stor hamn i Fonsalfía. Det blir en flytande konstruktion förenad med fastlandet via en bro med en allmän kajplats, en pir för kryssningsfartyg, ytterligare en för trafik mellan öarna och en för fiskebåtar. Även en marina, parkeringsplatser och byggnader för hamnmyndigheten m.m. ingår i projektet, som förväntas ge området en välbehövlig injektion av arbetstillfällen och tillväxt. Vägnätet byggs ut och kopplas till ett annat stort projekt, en motorväg från Adeje över Tenomassivet till Teneriffas nordsida.

Det upplevs som uppenbart att det sedan 1990-talet funnits för många fordon i relation till vägnätet. Något måste göras. Hittills har myndigheterna byggt en spårlinje mellan Santa Cruz och La Laguna. Sedan länge har en järnväg mellan Santa Cruz och Adeje diskuterats. I februari 2007 tog Teneriffas regering ett principbeslut om sträckningen. Markägare har emellertid möjlighet att överklaga beslutet, så tidigast 2009 väntas bygget komma igång. Även mellan Santa Cruz och Los Realejos planeras en järnvägsförbindelse.

Sjukvård

För särskilt äldre turister är det viktigt med sjukvård. De senaste årtiondena har moderna sjukvårdsinrättningar för turisternas behov byggts, medan den snabbt växande inhemska befolkningen på södra Teneriffa fått stå tillbaka. Fram till 2010 satsas relativt stora resurser på bland annat ett allmänt sjukhus (El Mojón) i nära anslutning till de betydligt fler än 100 000 människor som är bosatta i kommunerna Adeje och Arona, vilket gynnar både fast bosatta och turister.

Klimat, natur, infrastruktur och värderingar

Man talar i tillväxtekonomiska sammanhang om komparativa fördelar. Det globalt sett unika klimatet och den omväxlande naturen är Teneriffas grundläggande komparativa fördelar i den internationella konkurrensen om turisterna. Därtill kommer en relativt väl fungerande infrastruktur, och en befolkning med grovt sett samma värderingar som huvuddelen av turisterna. Kanarieöarnas städer har ju sedan 1500-talet varit en del av den västeuropeiska kulturkretsen. Det finns regioner längs medelhavet från Turkiet till Marocko som prismässigt kan konkurrera om turisterna. Där råder emellertid instabila samhällsförhållanden, kulturskillnader och risk för terrorangrepp, vilket har gynnat den kanariska turistindustrin.

Befolkningen

Den naturliga befolkningsökningen, dvs att födelsetalen är högre än dödsetalen, har varit mycket stark fram till 1970-talet på Kanarieöarna. Därefter har den gradvis minskat. Detta har emellertid inte lett till någon befolkningsstagnation. Sedan 1990-talet har genom invandring antalet personer med uppehållstillstånd, s .k. residencia, ökat snabbt. Därtill kommer alla illegalt bosatta. Grovt sett har befolkningen ökat med 50 000 per år de senaste åren på Kanarieöarna. Det totala antalet fast bosatta är över 2 miljoner, varför befolkningsökningen har legat på omkring 2,5 procent per år. Mycket tyder på att befolkningen fortsätter att tillväxa i samma takt, vilket är ett stort bekymmer för ansvariga politiker. Den "lämpliga" befolkningstillväxten för ett område anses ligga någonstans under en procent per år.

Om en regering målmedvetet strävar efter att hålla befolkningsökningen på en för ekonomisk tillväxt optimal nivå, förbättras möjligheterna att få fram en ekonomisk tillväxt med stigande produktion per capita. På Teneriffa finns ambitioner att komma upp till spansk medelnivå. Legal och illegal invandring samt inflation har emellertid försvårat försöken att höja produktivitet och reallöner under 2000-talets första år. För Teneriffas ekonomiska framtidsutsikter är emellertid stagnerande reallöner inget problem, eftersom arbetskostnaderna hålls nere, vilket ökar den internationella konkurrenskraften.

Sammanfattning

Framtidsutsikterna för Teneriffas ekonomi förefaller relativt ljusa med de förutsättningar som är aktuella (januari 2008), trots ekonomins ensidiga beroende av turismen. En lott som Teneriffa delar med ett stort antal andra turistområden runt om i världen. Turismen är världens största industri och har sedan länge en stabil, långsiktig tillväxt, som förväntas fortsätta i takt med ökat globalt välstånd.

Underlag för framställningen

Den inledningsvis nämnda hyllningsskriften från Arona kommun (2004) har som titel "Vinterns sol. Arona hyllar svensk turism". Den innehåller nämligen fyra uppsatser, José Alberto Galván Tudela: Antropologiska funderingar i det nya milleniet; Nicoláus González Lemus: Då turismen kom till Kanarieöarna. Klimatterapi och hälsa under de första åren; Kenneth E. Moore: Byn Los Cristianos; Ramón Hernández Armas: Turismen i inledningsskedet och södra Teneriffas omvandling. Sociala rum och förmågan att föreställa sig omgivningen.

Avsnittet "Modern turism växer fram på Teneriffa" bygger i första hand på Nicolás González Lemus och Pedro G. Miranda Bejarano: El Turismo en la historia de Canarias. Viajeros y turistas desde la antigüedad hasta nuestros días. (2002) La Laguna, Nivaria Ediciones, samt Ramón Hernández Armas: Turismen i inledningsskedet och södra Teneriffas omvandling i "Vinterns sol. Arona hyllar svensk turism." Den demografiska utvecklingen kan studeras i en relativt nyutkommen rapport (2006) från Kanarieöarnas statistiska institut. Sedan folkräkningen 1768 har befolkningen på Kanarieöarna tredubblats, och de senaste hundra åren har det skett en femdubbling. I jämförelse med exempelvis de nordiska länderna kan man tala om en befolkningsexplosion sedan slutet av 1700-talet på Kanarieöarna. Frihandelsreformens konsekvenser redovisas hos José M. Castellano Gil och Francisco J. Macías Martín: History of the Canary Islands. Fjärde upplagan (2002), Centro de la Cultura Popular Canaria, s.77. "This recession, between 1895-1930, was evidenced in a decrease of more than 55 % in the area of cultivable land dedicated to products for internal consumption."

Avsnittet "En reseskildring från början av 1930-talet" domineras av utdraget ur reseskildringen, som jag ärvt efter min far, Josef Martinius. Presentationen av kryssningsturismen som företeelse har skett i vaga ordalag beroende på att i "El Turismo en la historia de Canarias" nämns ingenting om kryssningsturism. Inte heller i de 35 skrifter, som bär upp framställningen, har något i sina titlar som tyder på att de behandlat denna form av turism. Detta kan bero på att kryssningsturismen var en helt obetydlig aktivitet i jämförelse med hotellturismen. Det är också möjligt att förklaringen kan sökas i att kanariska historiker inte ansett det mödan värt att spåra upp avtryck från kryssningsturismen i de offentliga arkiven. En tredje möjlighet är att de kanariska myndigheterna inte registrerade någonting om kryssningsfartygen. De låg ju för ankar ute på redan, stannade där någon dag eller två och

drog sedan vidare. Via studier i arkiv på Teneriffa och brittiska rederiarkiv skulle man givetvis kunna kartlägga den moderna kryssningsturismens uppkomst och utveckling.

Avsnittet "Massturism" bygger främst på "El Turismo en la historia de Canarias" fram till omkring 2000. De senaste årens utveckling samt prognoser om framtiden bygger i huvudsak på tidningsartiklar och uppgifter från Internet. Här har i första hand använts El Dia och La Opinión de Tenerife. Det finns också engelskspråkiga gratistidningar. Deras dominerande innehåll är marknadsföring av främst villor och lägenheter. Det finns också inslag av nyheter och reportage med sådant som kan förväntas intressera brittiska turister. De grundas i stor utsträckning på material hämtat från spanskspråkiga tidningar. Även mer självständiga reportage förekommer. Information som rör turism och Teneriffas ekonomi är viktiga inslag. Då de engelska gratistidningarna utkommer en gång i veckan eller var fjortonde dag, får journalisterna möjlighet att koncentrera sig på större företeelser. I detta och följande avsnitt har vi i stor utsträckning utgått från de engelskspråkiga tidningarna. Två svenskspråkiga hemsidor på Internet har använts: www.teneriffaidag.com med Helena Somervalli som redaktör och www.tenerife.nu med Rolf Forsberg. Helena Somervallis hemsida med nyheter av olika slag startade i februari 2006, medan Rolf Forsbergs hemsida varit igång sedan 1990-talet och innehåller bland annat artiklar om olika företeelser på Teneriffa vid sidan av nyheter.

Avsnittet "Kvalitetsturism vinner terräng" utgår i huvudsak från tidningsartiklar. Därtill kommer information om golfbanorna som finns tillgänglig i respektive klubbs reception. Rörande förhållandena på landsbygden har vissa uppgifter hämtats från månadsbladet Desarrollo Rural. Servicio Tecnico de Agricultura y Desarrollo Rural. Area de Aguas, Agricultura, Ganaderia y Pesca som ges ut av Cabildo de Tenerife, dvs Teneriffas regering. Korta presentationer av allt som händer på landsbygden ur olika synvinklar kompletteras med telefon och faxnummer samt i flera fall adresser på Internet. Via hemsidorna kan man snabbt få en överblick. Prenumeration är gratis. Månadsbladet finns att läsa och avhämta på biblioteket i kulturhuset i Los Cristianos (Centro Cultural).

Avsnittet "Expansionsmöjligheter för Teneriffas ekonomi" behandlar inledningsvis energiförsörjningen. Den har i flera år varit aktuell i pressen. Politiker har gjort många utspel. Exempelvis har den nya solenergianläggningen i Granadilla getts en omfattande publicitet i såväl engelskspråkig som kanarie-spansk press. Teneriffas regeringschef Ricardo Melchior förrättade invigningen och prisade solenergiens fördelar. Tidigare har det förekommit många artiklar om vindkraften. Under 2007 har det varit relativt tyst.

Artiklar om jordbruk, boskapsskötsel och fiske har mest handlat om utspel från olika intressegrupper i syfte att få offentligt stöd i olika former. Politiken och inte marknadskrafterna är avgörande. De viktiga besluten fattas på EU-nivå. De kanariska intresseorganisationerna och politikerna har lyckats etablera en egen lobbyorganisation i Bryssel med uppgift att argumentera för att Kanariöarna med sitt "ultraperifera läge" bör ges särskilda subventioner. Även förmånliga regler för handel och finans på Kanarieöarna motiveras av deras "ultraperifera läge". Frågan om den nya storhamnen i El Médano har sedan 1990-talet diskuterats bland politiker och företrädare för olika intressen. Sedan EU godkänt projektet under 2006 har den segslitna kampen blåsts av, och under 2007 har arbetet börjat komma igång. Även andra stora projekt som hamnen i Fonsalía, motorvägen från Adeje till nordsidan och järnvägen från Santa Cruz till Adeje har redovisats i pressen de senaste åren, men de har inte varit lika kontroversiella och därför inte fått samma publicitet.

Utbyggnaden av sjukvården på Teneriffa har presenterats av politiker vid ett flertal tillfällen i medierna. Under våren 2007 distribuerades en broschyr i över 100 000 exemplar ”Invertimos en tu Salud” där en detaljerad redovisning ges av nya sjukvårdsinrättningar fram till 2010.

Den kanariska sysselsättningsministern Marisa Zamora uppgav enligt ”Island Connections 03/03/2007-16/3/2007”, s.41 storleksordningen 50 000 om befolkningsökningen på Kanarieöarna de senaste åren. Hon påpekar vidare att invandrare med residencia ökat till 220 000 och att de utgör 11 procent av befolkningen. Enligt Helena Somervallis hemsida www.teneriffaidag.com den 12 juni 2007 var den mantalsskrivna folkmängden 2 020 947 på Kanarieöarna den 1 januari 2007. De utländska invånarna i arkipelagen är 248 871 personer, det vill säga 12,3 % av det totala antalet. Tyskarna är den största gruppen med 35 574 personer, engelsmännen är på andra plats med 33 705 och italienarna tar tredje plats med 20 714 personer. Av afrikanerna utgör den marockanska kolonin majoriteten med 14 059 personer. Från Sydamerika är 19 314 colombianer, 11 065 venezolaner, 9 512 argentinare och 9 748 kubaner. Skandinaverna är så få att de inte nämns i artikeln.

Gun och Sture Martinius
Januari 2008