

PARTE

**CANARIAS,
REGIÓN INSULAR**



CAPÍTULO 8. CANARIAS, REGIÓN INSULAR: VALORACIÓN DE LOS CAMBIOS TERRITORIALES DE LANZAROTE DESDE LA PERSPECTIVA DE SU CONDICIÓN COMO RESERVA DE LA BIOSFERA

8.1. Introducción

La isla de Lanzarote fue declarada en el año 1993 Reserva de la Biosfera. Esta denominación, derivada de su enorme valor y singularidad paisajística, ambiental y climática, supuso una oportunidad altamente positiva de cara a salvaguardar el patrimonio natural de un territorio valioso, escaso y frágil, y posibilitar una imagen turística diferencial del resto del Archipiélago. Sin embargo, la organización económico-espacial y fundamentalmente el desarrollo turístico de estos últimos años, parece constituir uno de los puntos de ruptura del equilibrio territorial que tiene ciertas repercusiones negativas en su calidad medioambiental. Y es precisamente esta dicotomía entre una parte del territorio insular, donde predominan espacios naturales de alto valor, frente a la otra mitad que presenta un desarrollo urbano y humano muy considerable, donde reside el interés de su denominación, al configurar un espacio modélico para observar como se conjugan la conservación de su patrimonio territorial con el desarrollo económico.

Desde esta perspectiva, parece interesante reflexionar sobre cual ha sido la trayectoria seguida por este espacio insular, analizando los cambios que ha experimentado el modelo territorial en estos últimos años, y hasta que punto la denominación de Reserva de la Biosfera, junto con las propuestas de otros documentos de

planeamiento, han repercutido en una mejora de la situación de partida, de acuerdo a los compromisos adquiridos, para propiciar una organización territorial más equilibrada y garantizar su futuro en términos de sostenibilidad.

El trabajo aborda diferentes aspectos. Un primer apartado donde se estudian los cambios que se han producido a lo largo del siglo XX, analizando cómo Lanzarote pasa de un modelo territorial caracterizado por el predominio de las actividades primarias y un crecimiento poblacional escaso y disperso, a otro, sobre todo a partir de mediados de los años 70, en el que los servicios, y sobre todo el fenómeno turístico, ganan cada vez mayor protagonismo en detrimento de las actividades antes mencionadas. El resultado es una concentración importante en la franja costera, frente al interior de la Isla, con los consiguientes cambios en la configuración espacial y demográfica de Lanzarote.

Un segundo apartado, donde se analiza la normativa medioambiental de la Isla y sus efectos sobre la protección del territorio, haciendo especial hincapié en los impactos ambientales que sufren los espacios protegidos, que suponen el mayor patrimonio natural con el que cuenta. Los diferentes planes insulares que se ha elaborado y las tendencias del planeamiento frente al control de suelo y la expansión del fenómeno turístico. Y la declaración de la Isla como

Reserva de la Biosfera desde la perspectiva de conocer los diferentes programas que se han realizado, las acciones dirigidas a conseguir los compromisos adquiridos y la evaluación de los resultados.

Y un último apartado, donde se realiza un diagnóstico sobre el modelo de desarrollo actual, considerando, en primer lugar los grandes cambios experimentados en las dos formas de ocupación territorial, a la vista de determinados parámetros espaciales, para posteriormente establecer los puntos fuertes y débiles del sistema, incluyendo las medidas a adoptar para corregir, en lo posible, los desajustes territoriales, y alcanzar, siguiendo las recomendaciones de la Reserva de la Biosfera, un mejor y más sostenible desarrollo para la Isla.

En definitiva, se trata de un estudio integral sobre la organización territorial y evolución reciente de la isla de Lanzarote, haciendo especial mención a los cambios territoriales que se han desarrollado en la Isla, los efectos sobre el territorio de la expansión turística extensiva y el papel de la declaración de Lanzarote como Reserva de la Biosfera en la sostenibilidad del modelo de desarrollo de la Isla.

8.2. El modelo territorial anterior a los años setenta

8.2.1. Una estructura económica basada en los sectores tradicionales

La isla de Lanzarote, desde su conquista hasta los años setenta del pasado siglo XX, presenta una estructura económica centrada en el sector primario, siendo la agricultura y en menor medida la ganadería, los principales sectores de actividad, junto con la pesca y el marisqueo, que servían para cubrir parte de la subsistencia¹.

Las características del medio natural, marcado por unas condiciones climáticas extremas, con precipitaciones medias inferiores a los 200 milímetros, temperaturas muy altas, en torno a los 20°C, y una fuerte intensidad del viento, junto a una particular configuración geológica y geomorfológica, caracterizada por la escasez de suelos útiles, y la presencia de materiales volcánicos procedentes de las diferentes erupciones volcánicas, que se han sucedido a lo largo de su historia, van a condicionar una forma peculiar de utilización del territorio, basada en el aprovechamiento de los recursos hídricos y en la introducción de técnicas de cultivo adaptadas a las particulares condiciones del medio.

En efecto, tras la conquista, y el posterior reparto de las tierras, comienzan a construirse las primeras infraestructuras hidráulicas: las maretas, que consisten en embalses de agua de escorrentía realizados con piedras y tierras, algunas de gran capacidad, como es el caso de La Gran Mareta de Teguiise, o la del Santo en Arrecife. Otro de los recursos empleados ha sido la perforación de pozos, siempre de escaso calado y profundidad, la mayor parte de estos localizados en el municipio de Haría. También destacaron los aljibes, construcciones de escaso tamaño para recoger el agua de las escorrentías urbanas, que solían ir asociados a una alcogida, que era una construcción, junto al aljibe de piedra o cal, para impedir que el agua se filtrara.

Ya en el siglo XX aparecerán las galerías de agua de Famara, que permitirán obtener mayores cantidades de agua y se construye la presa de Mala, aunque esta gran infraestructura va a suponer un auténtico fracaso por la imposibilidad de almacenar el volumen previsto, debido a los procesos de infiltración y fugas de agua². En los años 70 la Isla introduce recursos no convencionales, como es la desalinización de agua de mar, con la primera potabilizadora construida por la empresa privada Termolanza, que producía agua y electricidad para cubrir el abastecimiento de Arrecife y el incipiente núcleo

¹ Antes de la llegada de los normandos y consiguiente conquista de la Isla, los aprovechamientos principales y casi únicos eran los ganaderos, pues la agricultura se desconocía y las artes de pesca también. Del ganado obtenían la leche, la carne, el cuero, el cebo, los huesos para utensilios y herramientas. Esto propició que el impacto sobre el territorio no fuera muy notable, pues el ganado no era muy considerable. Es muy probable que las cabezas de ganado, en exclusiva el ovino y caprino, no superaran las 15.000, ni la población insular tampoco era muy elevada, se calculan unos 5.000 habitantes para este periodo prehispánico.

² La presa de Mala tiene en el momento de su construcción una capacidad de 180.000 m³, aunque hoy día menos debido al aterramiento, alcanzando su máximo nivel de llenado en 50.000 m³ (1990).

turístico de Fariones. Y más recientemente se implantan los aprovechamientos hídricos derivados de la depuración de las aguas fecales, para uso de jardines turísticos, campos de golf y en menor medida para la agricultura.

Aparte de estos recursos hídricos hay que destacar toda una serie de técnicas de cultivo que permiten, por un lado, optimizar la poca agua disponible y, por otro, incrementar la gama de cultivos susceptibles de ser aprovechados, al permitir absorber humedad, mantener el calor y evitar la evaporación, conformando unos particulares paisajes agrarios de gran calidad paisajística, fruto de la acción combinada del hombre y la naturaleza.

Dentro de los mismos se encuentran los arenados naturales, localizados en la zona de La Geria, y en el entorno del Malpaís de La Corona y destinados al cultivo de viñas e higueras. Se trata de estructuras hundidas que utilizan el picón procedente de las erupciones de Timanfaya y del Volcán de La Corona, como colchón aislante para mantener las temperaturas elevadas durante el día y la noche, y se rodean de muros semicirculares de piedra volcánica para proteger los cultivos del viento, dando lugar a unas estructuras únicas que se asemejan a obras de jardinería.

Los enarenados artificiales se basan en la experiencia del arenado natural, pero utilizando, sobre el suelo vegetal, picón procedente de los numerosos conos volcánicos (roferos) localizados por toda la Isla, junto con una capa de estiércol para mejorar la productividad del suelo. Esta práctica agrícola, que se extiende por toda la geografía insular, y que, al igual que en el caso de los arenados naturales forman parte de los recursos paisajísticos de la Isla, constituye, sin embargo, una de las actividades que, a la larga, ha ido afectando la integridad de sus valores naturales por la sucesiva extracción de material volcánico.

El cultivo del jable, que se localiza en una franja comprendida entre el sector noroccidental de la Isla y el municipio de Tías, consiste en el aprovechamiento de las arenas organógenas que son transportadas por el viento, como so-

porte para cubrir el suelo vegetal, con los mismos efectos beneficiosos del arenado, en cuanto a captación de humedad y absorción de calor. En este tipo de agricultura se utilizan los bardos que son unos cortavientos de paja de centeno que funcionan a modo de cortavientos, permitiendo el paso de la arena pero no así del viento.

Por último, en la zona de barrancos, destacan las cadenas que son alineaciones de piedras en las laderas de los principales barrancos con la finalidad de conservar el escaso suelo vegetal e impedir la escorrentía a gran velocidad. Los bancales o terrazas que son construcciones de piedra que procuran romper la pendiente de las laderas para facilitar el cultivo, a modo de muros que se colocan de forma transversal a la ladera y se rellenan de suelo vegetal para proceder a su cultivo. Y finalmente las gavias y nateros que son construcciones de piedra que se colocan en el lecho de los barrancos para frenar la escorrentía y favorecer que se filtre el agua y crear nuevos suelos.

Todo esto propició que, desde el siglo XV hasta la primera mitad del siglo XX, la Isla fuera cambiando su configuración territorial en función de estas nuevas infraestructuras y sistemas de cultivo. En el caso de las construcciones hidráulicas, apenas suponían impactos espaciales de envergadura, al constituir aprovechamientos naturales muy relacionados con el medio para suplir la falta de recursos disponibles, en materia de agua. En cuanto a los sistemas de cultivos y sus técnicas paralelas, han propiciado la construcción de un paisaje agrícola de alto valor, que deriva del origen volcánico de la Isla y de la lucha de su población por aprovechar de una forma inteligente, y a la vez respetuosa, las deficiencias del medio. Estas construcciones, además se han hecho de forma paulatina en el tiempo ya que los cambios han sido lentos y escasos, al tratarse de una agricultura, en su mayor parte, de subsistencia, poco capitalizada o con pequeñas formas de producción mercantil. Todo ello ha propiciado que el valor natural y cultural de estos paisajes agrícolas sea de tal calibre, que algunos de ellos han sido calificados como espacios protegidos, como es el caso de La Geria, el Malpaís de La Corona y el Barranco de Tenegüime.

El panorama agrario de la Isla se completaba con otro de tipo de producción semiindustrial, donde destacaban la producción de sal y de cal. En el primer caso encontramos una gran cantidad de salinas repartidas por todo el litoral de la Isla, incluso algunas prehispánicas como las del Río, en la rasa del acantilado de Famara. La sal se obtenía por el procedimiento de los calentadores y luego la salmuera era pasada a los tajos, donde finalmente se formaba el demandado producto, que servía mayormente para conservar los alimentos. Por lo que respecta a la cal, los hornos tenían una forma troncocónica, con una boca en la parte inferior para ventilación y una abertura en la parte superior para cargar la prieta de cal y el combustible, bien madera o carbón, siendo el producto que se obtenía de dos tipos, la cal blanca para albeo, y la cal negra para enfoscado.

8.2.1.1. La organización agrícola del espacio

En cuanto a la producción agrícola, el tipo de cultivos que se desarrolla en la Isla es fundamentalmente de secano, con productos básicos para la alimentación, destinados al autoabastecimiento de la población insular, junto con cultivos de producción mercantil, que se van modificando a lo largo del tiempo, dirigidos a la exportación. Así, y tal como se puede observar en el mapa 8.1, la situación agrícola de la isla de Lanzarote, en torno a los años setenta, en concreto 1972, presenta todavía importancia, tanto por la diversidad de cultivos como por la superficie cosechada, lo que denota la preponderancia de las actividades del sector primario en este periodo. La superficie cultivada se reparte por toda la Isla, aunque se detecta una cierta especialización en función de los tipos de producción.

Los cereales fueron los productos tradicionales destinados al abastecimiento interior de la población, sobre todo trigo, cebada y centeno, para tostar, moler y hacer gofio. Las leguminosas, constituidas por lentejas, garbanzos, judías y chícharos, tuvieron asimismo una cierta relevancia como cultivo destinado al consumo interior y el mercado interinsular³. Sin embargo,

a partir del siglo XVIII se introdujeron las papas, produciéndose una sustitución, primero paulatina y luego más acelerada, de los cereales y leguminosas por este tubérculo como producto básico en la alimentación. Estos cultivos, englobados dentro de las vegas agrícolas, se localizan preferentemente en la zona norte de la Isla, en los municipios de Tegui y Haría, donde en estos años encontramos todavía amplios valles con numerosas gavias y nateros, dedicados sobre todo a la producción de papas, y en el sur insular, en las proximidades de los pueblos de Yaiza y Uga, aunque con menor extensión e importancia.

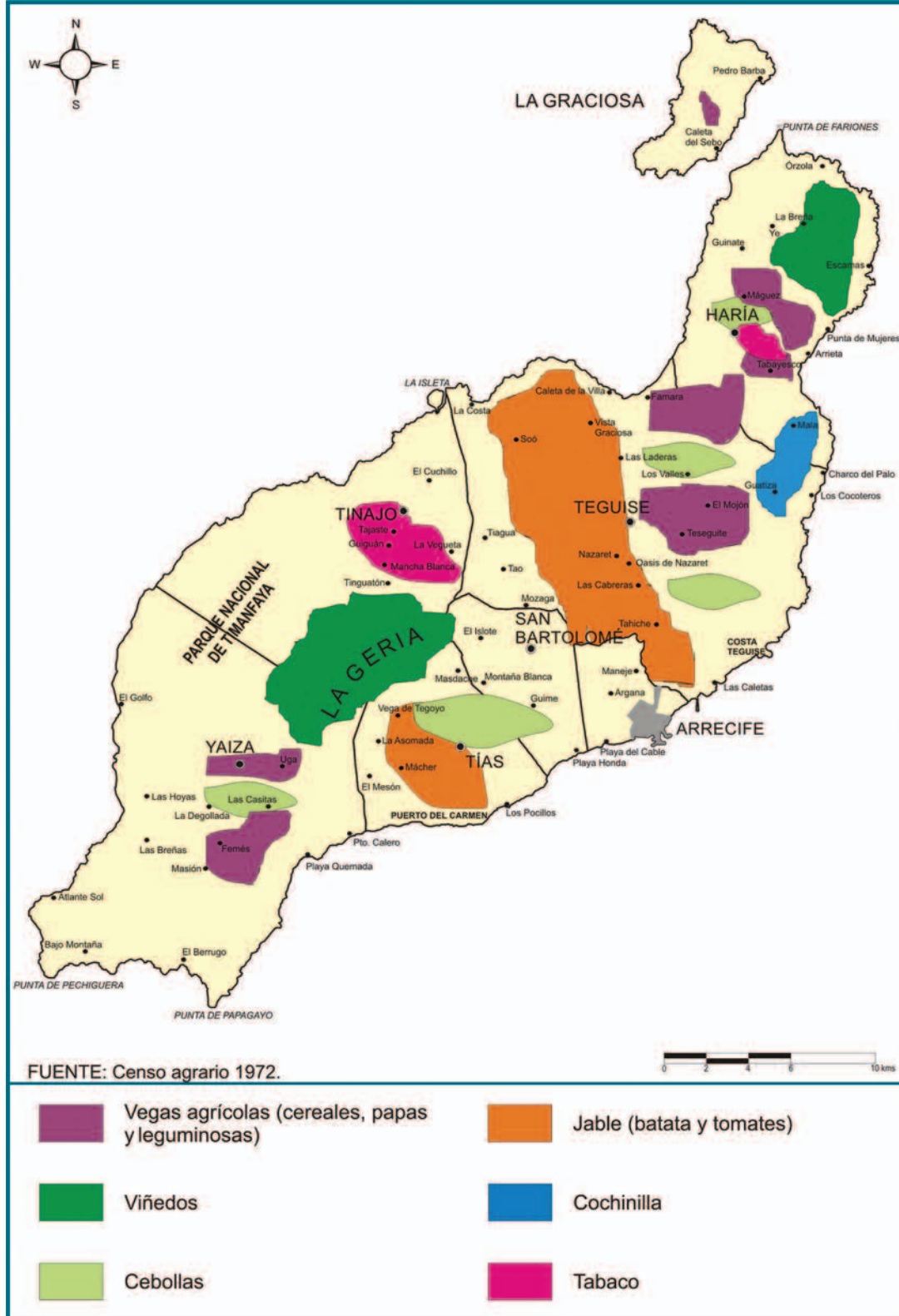
El cultivo de viñedos se introduce en la Isla a partir del siglo XVIII utilizándose para su explotación los arenados naturales. Su localización se ciñe a la zona de La Geria en el centro insular donde ocupa una importante extensión, seguida del Malpaís de La Corona. Su importancia como cultivo en estos años deriva de su utilización para la fabricación de un vino de origen, siendo el único producto agrario rentable que sigue incrementando su superficie, no solo por la producción de vinos muy apreciada entre los que destacan los blancos y malvasías, sino por la importancia que se ha otorgado como paisaje, recibiendo en este sentido mayores subvenciones y ayudas para su conservación.

Las cebollas, se introducen en el siglo XIX extendiéndose por amplias zonas de la Isla, tanto en gavias como arenados artificiales, llegando a constituir en los años 60 y 70 un importante cultivo de exportación, asociado a los cultivos tradicionales de las vegas agrícolas de la zona norte y sur de la Isla.

El cultivo en jable, orientado preferentemente a la producción de batatas, calabazas, melones, sandías y tomates, destinados al mercado interior, así como a la exportación temprana a la Península, mantiene en estos años una importante superficie en la zona de Tegui, y en menor medida en Tías, siendo en conjunto el cultivo más importante.

³ En años de lluvias copiosas en que producían excedentes, se comercializaba los cereales y los granos con el resto del Archipiélago, sobre todo con Gran Canaria y Tenerife, e incluso en ocasiones se llegó a vender parte de la producción a Madeira y a la Península Ibérica.

MAPA 8.1. LOCALIZACIÓN DE LA SUPERFICIE CULTIVADA EN LANZAROTE EN 1972



Finalmente dos cultivos que destacaron en el pasado por su productividad y que todavía se siguen conservando en estos años son la cochinilla, que llegó a ser un importante producto de exportación en el siglo XIX, junto a la barrilla, aunque la competencia externa, sobre todo de Perú, y los altos costes de producción, propiciaron su casi total desaparición, quedando sólo dos pagos: Mala y Guatiza, en los municipios de Haría y Tegui, donde se sigue manteniendo el cultivo. Y el tabaco que asimismo fue otro cultivo de cierto desarrollo en el pasado, y que en los años 70 comienza a reducirse del agro conejero, quedando la superficie cultivada centrada en los municipios de Haría y Tinajo.

Por tanto, a pesar de que en aquellos momentos la gama de cultivos existente es todavía amplia, comienzan a detectarse algunos problemas derivados de la falta de rentabilidad de los cultivos que no tienen asegurada la producción, ni cuentan con capacidad de inversión para modernizar las instalaciones agrarias, todo ello agravado, además, por una estructura de la propiedad muy fragmentada.

8.2.1.2. La actividad pesquera

En cuanto a la pesca constituía una actividad muy artesanal que se desarrolló mayormente en el banco pesquero canario-sahariano con barcos de poco calado, aunque también existió una práctica pesquera de litoral con pequeños barquillos, valiéndose de los numerosos refugios y radas que hay en la Isla, para la venta de pescado de forma local. En cuanto a la población, era frecuente que los mismos agricultores en ocasiones se convirtieran en pescadores, aunque con el paso del tiempo la colonia de pescadores se fue incrementando, al mismo tiempo que se iba profesionalizando.

La localización de esta actividad se disponía a lo largo de toda costa, aunque existieron una serie de puertos de cierta especialidad pesquera, entre los que cabe destacar: Arrecife, que surge como puerto de pesca y comercial siendo esta especialización la que permitirá la instalación de conserveras en el lugar, dando

paso a la floreciente industria, primero del salazón y luego de las conservas de pescado, mayormente sardinas y atún⁴. En el norte de la Isla destacaban los puertos pesqueros de Órzola y el de Arrieta en la vertiente este de Lanzarote, mientras que por el oeste la mayor parte de las capturas se sacaban por la Caleta de Famara, en Tegui y por La Santa, en Tinajo. En cambio en el sur de la Isla los principales refugios de pescadores se establecieron en Tías, junto a la zona de La Tiñosa; en Playa Blanca, en Yaiza, y en las inmediaciones de las salinas del Janubio, concretamente las zonas del Golfo y en la propia ensenada de Las Salinas.

Estos puertos pesqueros experimentan cambios a partir de los años 70 debido tanto a causas coyunturales como a los procesos urbanísticos que trajo consigo el desarrollo turístico. Los primeros síntomas de crisis surgen con la caída de las capturas, a principios de los años 70, siendo en 1975, tras la descolonización del Sáhara, cuando se produce un profundo cambio con relación al banco pesquero canario-sahariano, hasta que finalmente en 1979 la situación ya es insostenible por los continuos apresamientos de barcos, por la dificultad de obtener licencias y por la reducción del número de capturas, lo que produce la paulatina disminución de esta actividad.

En Arrecife ello se traduce en el cierre de la mayor parte de las industrias de pescado. En La Tiñosa, la actividad pesquera se va reduciendo a medida que se urbaniza turísticamente la zona. Algo similar ocurre con Playa Blanca, mientras que en El Golfo se mantiene la pesca de litoral y por consiguiente el puerto pesquero, al igual que ocurre en La Santa. Por el contrario en el norte, Arrieta desaparece como puerto pesquero y se convierte en un núcleo de residencia secundaria y turística, donde se establece una primera colonia de suecos; Órzola y Caleta de Famara siguen manteniendo cierta importancia en la pesca de barquillos, incluso en el primero de ellos es por donde se descarga el pescado de La Graciosa, teniendo en el propio puerto una lonja de pescado.

8.2.2. La ocupación humana del territorio

⁴ En 1960 habían cinco fábricas de conserva de pescado: Lloret y Linares; AFERSA, más tarde, en 1967, se convierte en Garavilla; Conservera Canaria; Hijos de Ángel Ojeda; y Rocar o Ralsa. Y en 1962 se instala Frigor SA para congelación de pescado y fábrica de hielo.

TABLA 8.1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE DERECHO DE LANZAROTE POR MUNICIPIOS. 1900 -1970

Años	Haría	S.Bartolomé	Teguise	Tías	Tinajo	Yaiza	Arrecife	Lanzarote
1900	3.101	1.860	3.786	2.365	1.688	1.302	3.082	17.184
1910	3.196	2.067	4.228	2.715	1.660	1.347	3.764	18.977
1920	3.763	2.153	4.394	2.792	1.739	1.466	4.758	21.065
1930	3.533	2.234	5.457	2.543	1.806	1.241	5.118	21.932
1940	4.772	2.651	5.547	2.567	2.212	1.439	7.733	26.921
1950	4.491	2.923	5.854	2.923	2.546	1.471	9.178	29.386
1960	4.150	3.305	6.521	3.174	2.563	2.219	12.886	34.818
1970	3.752	3.550	5.977	3.018	2.822	1.658	21.135	41.912

Fuente: *Censos Población y Padrones de Habitantes*. Elaboración propia.

La isla de Lanzarote experimenta desde 1900 a 1970 una evolución lenta en su crecimiento poblacional, de tal manera que a lo largo de este periodo la población insular sólo consigue multiplicar por 2,5 sus efectivos. Este lento desarrollo ha sido motivado por una serie de causas:

1. Un crecimiento vegetativo bajo, debido a unas elevadas tasas de natalidad, pero siempre acompañadas de unas notables tasas de mortalidad. Ahora bien, en el desarrollo de estos saldos vegetativos se pueden diferenciar dos etapas. Una primera, desde finales del siglo XIX hasta 1930 con un crecimiento muy bajo, inferior al 1%, e incluso en determinadas ocasiones por debajo de esta cifra, debido a las numerosas crisis que afectan a la Isla e impiden consecuentemente un crecimiento mayor: la caída de los precios de la cochinilla a finales del siglo XIX; la Primera Guerra Mundial; la gripe española de este último año; y el *crack* de 1929. Y una segunda etapa, de 1930 a 1970, en donde el aumento es mucho más acelerado, con tasas de crecimiento vegetativo siempre por encima del 2%, lo cual se debe a que si bien la mortalidad desciende de forma significativa, no ocurre lo mismo con la natalidad, que sigue manteniendo unos valores elevados, lo que propicia que sea en estos años cuando la población se duplica.
2. La emigración a ultramar y al resto del Archipiélago también contribuyó a lo largo de estos años a cercenar el crecimiento poblacional. Estos flujos se dirigían fundamentalmente a las islas centrales y al extranjero: el Sáhara español y el continente sudamericano

mayormente, pudiendo afirmar que se trataba de un auténtico factor estructural del estancamiento de la población conejera de entonces. Esta emigración, provocada por la falta de oportunidades derivadas de una estructura económica tradicional que daba empleo a pocos habitantes, solía ser temporal con el fin de reunir cierta cantidad de dinero, que luego al regreso se invierte en alguna actividad o en la compra de tierras (Colectivo 78, 1981; págs. 129-145).

En 1970 la población de la Isla, con un total de casi 42.000 habitantes, presentaba una distribución poco uniforme en lo que respecta a su localización espacial ya que más de la mitad de sus habitantes se concentraba en el municipio capitalino, mientras que los seis municipios restantes concentraban el resto de los efectivos poblacionales, con cifras de población muy bajas, la mayor parte debajo de los 5.000 habitantes. Se trataba por tanto de una organización poblacional caracterizada por el peso preponderante de Arrecife, no solo por su papel de capital administrativa, sino por concentrar la mayor parte de los servicios, el comercio, y las industrias conserveras, frente al resto del territorio con una estructura económica más tradicional, basada fundamentalmente en la agricultura.

Todo ello se traduce por un poblamiento muy disperso y atomizado, tal como corresponde a un modelo territorial basado en el aprovechamiento de los recursos primarios, con una estructura agraria minifundista y unas explotaciones muy repartidas, siendo lo más

MAPA 8.2. DISTRIBUCIÓN DEL POBLAMIENTO DE LANZAROTE EN 1970



TABLA 8.2. POBLACIÓN ACTIVA SEGÚN RAMA DE ACTIVIDAD EN LANZAROTE. 1975. (%)

Sectores	Porcentajes de actividad
Primario	23,00
Secundario	3,60
Terciario	46,40
Total	100,00

Fuente: Martín Ruiz, 1985; pág. 539.

característico el elevado número de pagos de pequeño tamaño, que se van organizando en torno a caminos y carreteras, en concreto a lo largo del viario que recorre la Isla de norte a sur por su parte central, es decir con una localización preferentemente interior frente a la costa, que en estos momentos no tiene todavía un peso importante.

En el norte, en los municipios de Haría y Teguise, con mayor importancia agraria y una red de caminos más desarrollada, el poblamiento es más significativo, destacando una cierta concentración de la población en los cascos urbanos, aunque también destacan algunos pagos rurales de cierta entidad, como Máguez, en Haría, y Guatiza, Soó y Tahiche en Teguise.

En la zona central los núcleos pertenecientes a los municipios de San Bartolomé, Tías y Tinajo se caracterizan por el menor número de entidades y la importancia preponderante de sus cascos urbanos. En el caso de Tinajo, con gran parte de su superficie cubierta por los cultivos de vid de La Geria y el Parque Nacional de Timanfaya, el poblamiento se concentra en un sector concreto con pequeños núcleos localizados en torno a la capital. En San Bartolomé y Tías destaca la importancia de sus respectivos centros capitalinos y comienza a despuntar Puerto del Carmen como núcleo de costa, con una estructura urbana de tipo turístico, con lo que comenzará el cambio de tendencia en la localización de la población en la siguiente etapa.

En el sur de la Isla, en el municipio de Yaiza, con parte de su sector norte cubierto por el Parque Natural de Los Volcanes y el sector sureste ocupado por importantes coladas basálticas antiguas que constituyen el Monumento Natural de Los Ajaches, el poblamiento se retrae a la zona central, caracterizándose por su menor

cuantía y escaso número de núcleos, que se concentran en torno a las vegas agrícolas, destacando por su relativa importancia Yaiza y Uga.

La ocupación humana del territorio aparece, por tanto, muy relacionada con la actividad agrícola, y con los condicionantes geológicos del medio, siendo el poblamiento un fiel reflejo del tipo de modelo territorial imperante en estos momentos, caracterizado por la existencia de núcleos interiores, con una organización espacial respetuosa con el medio y concentrada en torno a las zonas de cultivo, mientras que la costa, a excepción de Arrecife y los pequeños puertos pesqueros se mantiene todavía con una ocupación más puntual.

En cuanto a la estructura económica de la población activa, el potencial humano laboral que presentaba la Isla a mediados de los años setenta, se repartía de forma bastante uniforme entre los tres sectores de actividad, tal como puede observarse en la tabla 8.2.

El sector primario absorbía casi un tercio de la población activa, aunque la agricultura comenzaba a registrar una paulatina disminución de la superficie de cultivo y de la producción final agraria, y la pesca comenzaba también su declive acentuándose con fuerza en los años siguientes tras la descolonización del Sáhara, y el consiguiente retroceso en el número de capturas. Todo ello como preludeo del proceso de cambio que se producirá en la etapa siguiente con la introducción de las actividades turísticas y la consiguiente terciarización de la población.

El sector secundario tiene en estos momentos un elevado porcentaje de población activa a su cargo relacionada directamente con la industria conservera de pescado que todavía

funciona en buena parte en las instalaciones de Arrecife, y con el subsector construcción que comienza en estos años su importante desarrollo, relacionado con la industria turística. Este sector también experimentará grandes cambios en la siguiente etapa ya que la pérdida del sector pesquero traerá consigo la desaparición de estas industrias, al igual que la de las salinas y la de la cal, con la consiguiente disminución de la fuerza de trabajo a ellas dedicados.

El sector terciario supone el sector mayoritario en cuanto a captación de mano de obra, centrándose su actividad en los subsectores de comercio, servicios administrativos y portuarios, propios de las funciones urbanas que se desarrollan en la capital y otros centros urbanos de la Isla, y en el turismo que comienza en estos años su despegue definitivo.

En definitiva, se puede afirmar que es en estos años cuando comienza el proceso de desagrarización-terciarización de la economía de Lanzarote con el consiguiente cambio en el modelo económico y territorial. A este respecto, la situación de Lanzarote presenta un cierto retraso con relación a las islas mayores de Gran Canaria y Tenerife, donde el fenómeno del turismo comenzó una década antes, mientras que con respecto a la mitad occidental del Archipiélago (La Gomera, La Palma y El Hierro) la isla de Lanzarote y también Fuerteventura, se adelantaron a las islas menores que se han mantenido al margen del proceso turístico, conservando unas estructuras económicas más tradicionales.

8.2.3. Los inicios del turismo

El despegue turístico de Lanzarote data de la década de los sesenta del siglo XX, puesto que anteriormente, aunque la Isla fue visitada por viajeros ilustres en siglos anteriores, el turismo que llegaba a Lanzarote era muy esporádico. Esto se debía a factores tanto externos como internos. Entre los primeros cabe señalar: el escaso conocimiento de las Islas Canarias (sobre todo de las periféricas, y más aún de Lanzarote y Fuerteventura); la carencia de líneas marítimas regulares debido a la dependencia de la navegación a vela hasta finales del XIX; y la centralización de las visitas a las islas mayores de

Gran Canaria y Tenerife, hasta comienzos del siglo XX. Entre los factores internos hay que destacar la carencia de infraestructuras adecuadas, principalmente portuarias, de carreteras y alojativas.

En cualquier caso, se trataba de un turismo que principalmente venía a Canarias (y en particular a Lanzarote), por tres razones:

1. Con fines comerciales.
2. Por razones de investigación, como algunos ilustres científicos-naturalistas que estuvieron en la Isla, entre los que cabe destacar a Berthelot, Haeckel, Glas, Stone, Verneau, etc.
3. Para la cura de enfermedades, sobre todo las relacionadas con el aparato respiratorio dado el buen clima de las Islas, como bien reconocía Glas en 1764 al argumentar, para el caso de Lanzarote y Fuerteventura, que: *“el clima en estas islas es sumamente saludable, lo cual puede ser debido a la sequedad del suelo y a los fuertes vientos del norte que casi continuamente soplan sobre ellas, de modo que los habitantes viven hasta una edad avanzada”* (Glas, 1976; pág. 31). Madoz, en la misma línea, decía de Lanzarote a mediados del XIX que *“el clima es dulce y templado, habiendo menos enfermedades estacionales que en las restantes islas, debido según creen sus habitantes a los vientos alisios”* (Madoz, 1986; pág. 136).

A finales del siglo XIX comienza una mejora considerable de las infraestructuras de transporte como por ejemplo la terminación del muelle del Puerto de Naos en 1888, además del trazado de la red de carreteras, de tal manera que los turistas que en esta fecha visitaban la Isla, podían desplazarse ya por ellas desde la capital a la cabecera municipal de Yaiza por el sur, así a Teguiense por el norte. El resto de la Isla permanecía bajo una accesibilidad pésima, con caminos vecinales, aunque sin excesivos problemas para el transporte de tracción animal.

La fundación de la revista *Canarias Turista*, en 1910, responde a una notable inquietud social a favor del turismo. Y si bien Lanzarote ocupaba un lugar turístico muy marginal en com-

paración con las Islas centrales, sí cabría señalar que en el número 15 de la citada revista, correspondiente a mayo de 1910, aparece la primera alusión a la Isla, relacionada con las infraestructuras alojativas de Arrecife: *“cuenta con dos buenas fondas, dos cafés espaciosos y bien montados y varios restaurantes, cuyos precios son módicos”* (Canarias Turista nº 152, 1913). Además, habría que matizar que aparte de estas dos fondas de la capital, también existía otra en Haría (Benítez Tugores, 1911).

Entre las dos guerras mundiales el turismo en Canarias (y en particular en Lanzarote, aunque desde un punto de vista muy relativo), vuelve a potenciarse progresivamente tras haber cerrado sus puertas algunos establecimientos alojativos como consecuencia del conflicto bélico. Este resurgir del turismo es consecuencia del despegue económico de los años veinte en Europa, así como del restablecimiento de las conexiones marítimas con el continente, cada vez más en buques tipo crucero.

En 1946 comienzan los vuelos civiles con la isla de Lanzarote, aunque sólo con Gran Canaria y con una escasa oferta de frecuencias y de plazas. En efecto, el aeropuerto de Guasimeta es el preludio del despegue turístico veinte años más tarde, pues Lanzarote no sería la potencia turística que es, si esta infraestructura no existiese y, a su vez, no se hubiese adaptado a las demandas que la sociedad le exigía.

En 1957, el Parador, que se había construido en 1951, se amplía desde las 28 hasta las 60 plazas, pues había pasado de algo más de 2.100 estancias en 1952, a casi 4.700 en 1956, destacando entre sus clientes a los franceses (casi un 50%), pues una porción significativa de los funcionarios, terratenientes y comerciantes de Casablanca prefería Lanzarote para el descanso (Fernández Fuster, 1991; pág. 693). A este respecto uno de los artículos más interesantes de toda esta década referidos al turismo en Lanzarote, nos lo encontramos en un semanario donde se dice que *“Lanzarote ha pasado de un turismo potencial a un turismo real, sea por el Parador que funciona admirablemente, sea porque la Di-*

*rección General del ramo presta atención publicitaria a nuestras bellas rarezas insulares, sea porque el turismo a territorios españoles aumenta en general, o sea por lo que sea, el hecho es cierto.”*⁵

Ahora bien, el despegue turístico de Lanzarote no se produce en los años cincuenta debido a cuatro factores fundamentales:

1. La Isla carecía de una red de transporte adecuada con el exterior, a la vez que su red viaria era muy deficiente.
2. No existía una decidida promoción en los países potencialmente emisores de turismo hacia la Isla.
3. El problema de la escasez de agua.
4. El escaso capital privado, susceptible de invertir en alojamientos, que prefiere apostar por otros espacios. De esta manera, algunos autores llegaron a argumentar a finales de esta década que *“si Lanzarote estuviera frente a Mallorca, tendría más de un millón de turistas al año.”*⁶

El desarrollo turístico de España (y en particular de Canarias y de Lanzarote), no tiene lugar hasta que el país logra abrirse en la escena internacional (ingreso en la Organización de Naciones Unidas en 1955, tres años más tarde en el Fondo Monetario Internacional y en 1959 en la Organización Europea de Cooperación Económica). Paralelamente, el *Plan de Estabilización Económica* de Ullastres de 1959, con el objetivo, entre otros, de mejorar la balanza de pagos, obtendrá sus frutos con la potenciación de la actividad turística y la permisividad de las inversiones extranjeras en España dadas por el Ministerio de Información y Turismo.

Entre la legislación que controlaba las inversiones turísticas en esta etapa cabe destacar la *Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional* de 1963, que regulaba las intervenciones urbanas en dichos espacios. Como apoyo a esta Ley había sido fundada escasos meses antes la Empresa Nacional de Turismo, con el objeto de potenciar la construcción de los alojamientos y todos los servicios anejos. Por último, la Orden

⁵ Roca, F. (1953): *“Turismo insular”*. Antena, nº 11 (09/06/1953). Arrecife.

⁶ Artículo de la revista *Piel de España* (1957), citado por Fernández Fuster, 1991; pág. 688.

de 1965 por la que se regulaba el crédito hotelero y la ayuda para construcciones turísticas, supone el impulso definitivo al sector, pues facilitaba aún más la tarea a la iniciativa privada en materia de construcción, ampliación, modernización y transformación de los diversos establecimientos (alojativos, restaurantes, mobiliario y "cualquier otra construcción que pueda considerarse necesaria o de repercusión en actividades turísticas").

También es importante destacar la declaración del Archipiélago como Zona de Interés Turístico Nacional en enero de 1963, algo que ya había sido solicitado insistentemente, entre otros, por el Centro de Iniciativas y Turismo de Gran Canaria desde mayo de 1959. Esta declaración conllevó ventajas significativas, ya que las Islas recibieron fondos estatales para adecuar las infraestructuras de apoyo al turismo, así como una mayor permisividad en la política del crédito hotelero para el inversor particular o en sociedad.

A esta política se le unirán los planes de desarrollo a partir de 1964 y que se plasmarán sobre todo en las actuaciones para potenciar los planes de carreteras y aeropuertos, además de abordar los principales problemas para el desarrollo del turismo. Entre los principales problemas turísticos que se apuntaban en el 1º Plan de Desarrollo estaba la carencia de alojamientos en las Islas, las deficientes conexiones marítimas, la insuficiente difusión de la Isla como destino turístico y escasez de personal especializado, así como una pésima infraestructura viaria, ausencia de planes de ordenación, escasez de agua y una estacionalidad muy elevada que no permitía un aprovechamiento óptimo de la oferta durante todo el año (Organización Sindical, 1963; págs. 87-88).

Pues bien, en medio de todo este contexto, el Cabildo de Lanzarote (y ante la pasividad, o incredulidad, de las instituciones foráneas en favor del turismo en la Isla), crea su propia empresa constructora con objeto de acondicionar la deficiente red viaria, y adecentar los principa-

les enclaves turísticos. Igualmente, habría que destacar que la máxima institución insular es la que decididamente inicia la promoción turística de la Isla de mano de su Presidente D. José Ramírez Cerdá, al adquirir en 1962 un extenso territorio de 250 hectáreas para convertirlo en Parque Insular de Turismo (Acosta Rodríguez, 1994, pág. 182). Evidentemente, dicho Parque incluía la conocida Cueva de Los Verdes y Los Jameos del Agua. En este sentido hay que mencionar el papel decisivo del Cabildo en todo el proceso de desarrollo turístico ya que entiendo de la gran oportunidad que se le presenta a la Isla con respecto al pasado agrario, creando con ayuda del artista Cesar Manrique estos enclaves turísticos, basados en la calidad y en la integración con el medio.

Y es que a comienzos del mismo año, la afluencia de turistas a Lanzarote ya era significativa, pues no en vano es en 1962 cuando comienzan a operar los primeros vuelos en régimen de *charter*. Tal fue el crecimiento turístico de este año que en un recorte periodístico se recoge que "en el transcurso de los últimos meses se han rechazado centenares de demandas de plazas en los hoteles. Otros turistas, llegando a Arrecife por vía marítima, se han visto en la necesidad de regresar a Las Palmas en el mismo barco u hospedarse en pensiones"⁸. De hecho, el hotel Miramar de Arrecife, ya se encontraba realizando obras de ampliación hasta las 75 plazas, a la vez que se auguraba lo mismo del Parador Nacional.

Como consecuencia de ello, se inaugura el hotel Zonzamas en Arrecife y se intenta establecer una línea aérea directa entre Tenerife y Lanzarote "pero se tropieza con el gran inconveniente de la escasez de alojamiento, y... ¿para qué queremos más turistas si no tenemos donde alojarlos?. Urge pues una política de construcción de hoteles en Lanzarote."⁹. En esta misma línea está el editorial del semanario *Antena* de comienzos del mismo año en el que se critica la falta de alojamientos, a la vez que la ausencia de limpieza en parajes singulares, la

⁷ Orden de 20 de octubre de 1965, a propuesta del Ministerio de Hacienda y del homónimo de Información y Turismo por el que se Regula el Crédito Hotelero y la Ayuda para Construcciones Turísticas, artículo 1, apartado c.

⁸ Anónimo (1962): "Extraordinaria afluencia de turistas. Muchas demandas de alojamiento rechazadas". *Antena*, nº 443 (20/02/1962). Arrecife.

⁹ Anónimo (1962): "La compañía Iberia desea establecer un servicio aéreo directo entre Arrecife y Tenerife". *Antena*, nº 444 (27/02/1962). Arrecife.

deficiente red viaria, la inexistencia de folletos propagandísticos, etc.¹⁰

Tal era la efervescencia turística en este año, que algunos abanderados de la protección del paisaje, como César Manrique, realizaron unas declaraciones muy significativas de lo que ya no tenía vuelta atrás a pesar de que existían muchas carencias de tipo infraestructural. De esta manera, el citado artista declaraba que: *“todavía se está a tiempo de preparar adecuadamente a Lanzarote para que pueda asimilar con amplitud y eficiencia el extraordinario porvenir turístico que le aguarda...”*¹¹. En definitiva, este artista que ayudó tanto a potenciar el turismo de la Isla, también se mostró partidario desde el principio a su desarrollo controlado erigiéndose en defensor de un turismo de calidad buscando un equilibrio entre las construcciones y el paisaje, siendo estos valores los elementos que deberían diferenciar el desarrollo turístico de la Isla.

Ante la elevada afluencia de turistas en el invierno de 1961 a 1962, comienzan a realizarse algunas acciones que el semanario *Antena* ya había criticado en el último año. Así por ejemplo, en el verano de 1963 el Cabildo Insular confecciona algunos millares de folletos propagandísticos de Lanzarote, incluyendo los enclaves más interesantes, precios de los alojamientos y del transporte, un mapa de la Isla, al igual que una ilustración del exterior del Parador Nacional. De la misma manera, y conjuntamente con las obras que en la red viaria realizaba el Cabildo, la Junta Provincial Administrativa de Carreteras de Las Palmas de Gran Canaria envía a Lanzarote a diverso personal de Obras Públicas, con objeto de acondicionar la red viaria y además con la intención de que en el futuro estos desplazamientos se hiciesen periódicamente.

En 1963 se desplaza a las tres islas de las Canarias Orientales el nuevo Delegado del Ministerio de Información y Turismo, D. José Ra-

món Aparicio. De sus impresiones podemos destacar la siguiente: *“resulta inexplicable que esta provincia no sea ya uno de los más importantes centros turísticos de España. Sobre todo, Lanzarote debiera, y puede ser, el más interesante lugar turístico del mundo occidental.”*¹². No cabe duda de que éste le comunicó al Ministro, D. Manuel Fraga, las posibilidades turísticas de la Isla y sus expectativas, hasta el punto de que el máximo representante del Ministerio (que no había estado en Lanzarote, aunque sí en Gran Canaria), decide desplazarse a Lanzarote y Fuerteventura al año siguiente.

En su viaje a la Isla, Fraga se desplaza al norte y al sur y pronuncia la famosa frase de que Lanzarote *“es un paraíso sin explotar”*¹³, interesándose por los diversos proyectos turísticos y mostrando su apoyo en casi todos ellos. Muestra de ello, es su posición favorable para la construcción del Mirador del Río, llegando incluso a solicitar diversos encuadres fotográficos desde allí, con el objeto de efectuar un lanzamiento propagandístico de Lanzarote y de La Graciosa en grandes carteles.

La misma sociedad isleña apoyaba fervientemente el relanzamiento de la actividad turística, hasta el punto de que el Círculo Mercantil de Arrecife, meses antes (en concreto en agosto de 1965), argumentaba que *“esta sociedad de años, éste centenario círculo de amigos y paisanos, no perseguirá otra cosa, que la de contribuir en todo lo que fuera menester, con el fin de poder añadir un peldaño más para la ascensión del turismo en nuestra tierra.”*¹⁴

En este año también se realizan importantes obras de infraestructura, como por ejemplo la inauguración de la primera desalinizadora de la Isla, pues no hay que olvidar que con anterioridad *“el agua para el vecindario de la capital llegó a racionarse hasta cinco litros por día y por habitante, sacrificio que todos se impusieron por las necesidades crecientes del*

¹⁰ Topham, G. (1962): *“Despertemos a la realidad turística”*. *Antena*, nº 446 (13/03/1962). Arrecife.

¹¹ Topham, G. (1962): *“Declaraciones de César Manrique en exclusiva para Antena”*. *Antena*, nº 470 (04/09/1962). Arrecife.

¹² Yrissarri, C. (1963): *“En esta isla sí que cabe decir que España es diferente. Puede decirse más: Lanzarote es única en el mundo”*. *Isla*, nº 22. Las Palmas de Gran Canaria; pág. 5.

¹³ García Jiménez, L. (1964): *“Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura. Importancia de la visita del Ministro de Información y Turismo a la provincia de Las Palmas”*. *Isla*, nº 28. Las Palmas de Gran Canaria; págs. 10-13.

¹⁴ Perdomo, F. (1965): *“Nuestra moderna casa y el turismo”*. *Boletín Informativo del Círculo Mercantil de Arrecife*, nº 6 (agosto de 1965). Arrecife.

turismo" (De La Torre, 1966; pág. 443). De igual modo, en el aeropuerto se concluye la construcción de una pista afirmada de 1.850 metros, permitiendo el aterrizaje de aviones de mayor capacidad, pues los antiguos DC-3 (únicos adaptados a las pistas sin afirmado asfáltico), no superaban las 30 plazas.

A finales de 1966 existen en Lanzarote una serie de alojamientos turísticos destacables, todos ellos en Arrecife, siendo el de mayor categoría el Parador Nacional, seguido del hotel Lancelot junto a la Playa del Reducto, además del hotel Zonzamas que era de segunda y de otras instalaciones de inferior calidad (Miramar y las pensiones La Vasca, España y El Refugio). Por ello, la inauguración del hotel Fariones en octubre de ese año, con una capacidad de 144 camas y de excelente calidad para la época, supuso un revulsivo para otras iniciativas de este tipo, máxime si consideramos que por primera vez se construía un hotel fuera de Arrecife, pues éste se localiza en la urbanización Playa Blanca, en la costa de Tías.

Ejemplo de ello es la importante reunión de PROTUCASA (Promociones Turísticas Canarias, SA), celebrada en Arrecife en el mismo mes de la inauguración del Fariones, con objeto de construir el hotel Mancomunidad (luego denominado Arrecife Gran Hotel) y que se inaugurará dos años más tarde con un total de 328 camas y con categoría de 5 estrellas. Su nombre inicial se debe a la procedencia de sus inversores, esto es, de la Mancomunidad de Cabildos de la provincia de Las Palmas, así como de un nutrido accionariado popular que superaba las dos mil personas¹⁵.

Así pues, desde 1966 la oferta turística de Lanzarote conoce un despegue importante, conjuntamente con la construcción de Los Jameos del Agua, a lo que habría que unirle la apertura de la Cueva de Los Verdes dos años antes. Estos centros turísticos tienen como finalidad organizar el desarrollo turístico de la Isla con relación a una oferta diferenciada de calidad que contribuya a resaltar la belleza de los espacios

naturales donde están enclavados y pensados en el marco de una filosofía de desarrollo de turismo que busca un equilibrio armónico entre las construcciones y el paisaje, intentando minimizar al máximo los impactos negativos de tales actuaciones.

Ahora bien, sin lugar a dudas, la entrada en servicio del Fariones en un paraje aislado (y a pesar de los problemas iniciales con los militares en este espacio), estimuló en escasas semanas una fiebre inversora que afectaba tanto al Cabildo (mejora de las obras públicas), como al capital privado, pues en enero de 1967, tenemos la noticia de que un consorcio nacional, marroquí y francés ya estaba realizando los planos de otros dos hoteles de la máxima categoría en las proximidades de La Caleta de Famara (en concreto en La Caleta del Perejil), que finalmente no se hicieron, a cargo de capital nacional y marroquí¹⁶.

La Ley Fiscal sobre Ayuda a Países en Desarrollo, promulgada en Alemania por el Ministro Federal de Hacienda Strauss, en marzo de 1968, estimuló aún más las inversiones en la Isla, por lo menos hasta finales de 1972 en que pierde vigencia dicha Ley (Gaviria, 1974; pág. 334). Tal fue el impulso inversor del capital alemán (estimado para toda Canarias en 70 mil millones de pesetas), que a finales de los años 60 la agencia de viajes de mayor negocio de Alemania consigue invitar al canciller Willy Brandt para que disfrute de unas vacaciones en Lanzarote y Fuerteventura, consiguiendo con ello un efecto en cascada sobre la demanda de suelo y el consiguiente incremento de los precios.

En definitiva se puede afirmar que el turismo en la isla de Lanzarote es un fenómeno relativamente reciente, a pesar de que existen algunas alusiones en distintas publicaciones especializadas y que datan incluso de la segunda década del siglo XX. En cualquier caso, el turismo con anterioridad a esta época era muy escaso, condicionado por la baja conectividad de la red de transportes con el exterior y el mal estado de la red viaria interior, así como la práctica inexis-

¹⁵ Anónimo (1966): "Constitución de Promociones Turísticas Canarias, SA, promotores del hotel Mancomunidad, de Lanzarote". *Diario de Las Palmas* (01/10/1966). Las Palmas de Gran Canaria.

¹⁶ Topham, G. (1967): "Dos hoteles, de 8 y 4 plantas, se edificarán cerca de la plaza de La Caleta". *Antena* (31/01/1967). Las Palmas de Gran Canaria.

tencia de alojamientos y el escaso conocimiento de la Isla en el exterior. Por tanto, de esta etapa sólo cabe destacar la llegada de algunos turistas ilustres (naturalistas, autores de guías, etc), al igual que comerciantes, pues los que venían a las Islas por motivos climáticos preferían quedarse en las islas centrales, con una red de transporte mejor.

En los años 60 es cuando estos aspectos van a ser paulatinamente corregidos por el propio Cabildo que con la ayuda del capital privado van a potenciar extraordinariamente el impulso turístico, debiéndose destacar dos fechas claves en este proceso: la inauguración del hotel Fariones en 1966, por vez primera en las afueras de la capital, y la apertura al tráfico internacional del aeropuerto en 1970, con lo que la Isla se hace más accesible para el turismo exterior, tanto desde un punto de vista físico como económico. Lo más característico, por tanto de este periodo, es el papel que juega el Cabildo como promotor del proceso turístico, ofreciendo el producto Lanzarote como netamente distinto al del resto de Canarias por sus excelencias paisajísticas y por un cuidado urbanístico y estético muy en relación con el medio. En este sentido el papel de Cesar Manrique es decisivo al conseguir a través de sus obras espaciales y de su discurso que el proceso de construcción turístico se planificara de acuerdo a unas pautas de calidad respecto e integración con la naturaleza.

Ahora bien, todo este proceso que se inicia tímidamente en la década de los sesenta con los primeros hoteles y actuaciones turísticas que responden a un modelo centrado en fomentar las arquitecturas autóctonas, magnificando los elementos de la construcción local, y que será el punto de arranque para el posterior desarrollo de las instalaciones turísticas, zonas de ocio, centros comerciales, zonas verdes, etc, se va a disparar en las décadas siguientes irrumpiendo un turismo de masas donde la calidad a va a dejar paso a la colonización expansiva del territorio y a la concentración masiva del espacio construido.

8.3. El modelo de ocupación actual

8.3.1. La consolidación del modelo turístico de masas

El modelo turístico que se gesta en la isla de Lanzarote a partir de los años sesenta no surge en un momento dado, sino que es consecuencia de un proceso paulatino, pero acelerado, en el que concurren tanto factores internos como externos y que a la postre convertirán a la Isla en uno de los destinos turísticos más visitados a partir de los años 80.

Factores endógenos

Son los condicionantes internos y mejoras económicas que contribuyeron en su momento a incorporar a Lanzarote en el mercado turístico mundial.

1. Elementos naturales: Aunque el paisaje insular ha sido un factor altamente atrayente para el turismo desde sus inicios, es el factor climático, acompañado de la existencia de playas, los factores que han jugado un papel principal como destino de sol y playa convirtiendo a Lanzarote en un destino turístico muy atractivo.
2. Situación socioeconómica: Tradicionalmente la isla de Lanzarote, ha orientado su economía hacia la actividad primaria, especialmente la agricultura y la pesca. No obstante, sobre todo la primera, nunca alcanzó la rentabilidad de la platanera que se estaba cultivando en las Islas centrales y occidentales, unido a que la escasez de agua y la adversidad de la acción eólica en algunas áreas de la Isla, no permitía la introducción de este cultivo. Ante ello, la alternativa turística amparada en el factor anterior era más que atractiva.
3. Mejora de la accesibilidad: Este aspecto se podría calificar como estratégico, pues sin una mínima accesibilidad no era posible potenciar el turismo y, desde este punto de vista, el aeropuerto en un medio insular es un elemento clave. De esta manera, en 1969 se inaugura un nuevo edificio Terminal, a la vez que se amplía la pista de vuelo hasta los 2.400 metros, propiciando que al año siguiente el aeropuerto recibiera tráfico directo desde el extranjero, es decir, sin escala en las islas centrales como

lo había venido siendo para el escaso turismo que llegaba a la Isla hasta ese entonces. También es de destacar la acelerada introducción del pavimento asfáltico desde finales de la década de los 60, cuestión ésta que permitió una considerable mejora de las condiciones de transporte y, lo que es más importante, el incremento de la velocidad de transporte, con lo que los parajes más alejados del aeropuerto como el extremo sur de la Isla, dejaron de estar en la periferia para convertirse en espacio apetecible para la urbanización con fines turísticos.

4. Precios del suelo: Otro apartado importante es la existencia de un gran paquete de suelo en el litoral de la Isla a disposición del capital privado y en condiciones francamente ventajosas por tratarse de eriales en su mayoría o de cultivos de baja rentabilidad, con precios del suelo muy bajos.

Factores exógenos

Por lo que respecta a los factores exógenos, se podrían encuadrar como circunstancias externas que van a impulsar el incremento de los viajes turísticos a nivel mundial y, en particular, a la isla de Lanzarote:

1. Mejora progresiva de la tecnología del transporte, especialmente de la aérea (eficiencia de los motores, empleo de materiales más ligeros y resistentes, mejora de la aerodinámica, aumento de la capacidad de transporte por aeronave etc). Todo ello facilita una importante caída del precio del transporte y, por ende, favorece el turismo entre las clases más populares.
2. Incremento progresivo de la renta *per capita* y por ende mejora del nivel de vida, fruto de diversos hechos socioeconómicos: paulatina caída de la natalidad; descenso ostensible del desempleo hasta por lo menos la crisis del petróleo de finales de 1973; incorporación progresiva de la mujer al mercado laboral; tendencia a posponer la edad de entrada al matrimonio; incremento de prestaciones sociales; generalización de las vacaciones remuneradas en los países desarrollados, etc.
3. Debilidad de la antigua moneda española (la peseta), frente a otras como el marco alemán

o la libra esterlina, cuestión que favorecía el cambio para los extranjeros que obtenían una serie de servicios a unos costes bastante inferiores en comparación con las mismas prestaciones en sus países de origen.

4. Tendencia a disfrutar de la jubilación a una edad cada vez más temprana, factor unido al aumento de la esperanza de vida, con lo que la presencia de este colectivo para disfrutar de viajes turísticos crece de manera importante.

Factores de localización

Como factores propios de localización se detecta una preferencia de los asentamientos turísticos en la franja costera desde Yaiza hasta Tegui, es decir en el sur y este insular. Esta circunstancia no es azarosa, pues existen razones de peso, tanto de índole físico como económico que han favorecido a esta vertiente de la Isla con respecto al resto:

1. Mayor disponibilidad de playas en este sector sur oriental, como por ejemplo la de Los Pocillos-Puerto del Carmen en Tías y la de Playa Blanca en Yaiza. Este hecho, trascendental para un turismo de sol y playas, especialmente potenciado desde los años sesenta, convierte a este espacio en el más idóneo que la Isla le podía ofrecer para esta tipología de turismo.
2. Las características climáticas de la vertiente sureste, especialmente con una acción eólica menor en comparación con el norte y oeste de la Isla, favorece el asentamiento aquí de las urbanizaciones.
3. Existencia de una topografía más llana en el sur y este insular, frente a los acantilados de Famara del norte, con una menor accesibilidad y, sobre todo, con una trama urbana que derivaría en complicadas soluciones adaptadas irremediablemente al relieve, pero con un impacto paisajístico evidente y con unos costes de construcción mayores.
4. Establecimiento del aeropuerto en esta franja de la Isla, con lo que se propicia que este sector sea el más beneficiado para la potenciación de la actividad turística dada la cercanía de la infraestructura aeroportuaria a las nuevas urbanizaciones turísticas. Junto a esto

destacar una red viaria más desarrollada y con mejores condiciones de accesibilidad al socaire de la localización de la capital insular y puerto de Arrecife, lo que revierte positivamente en la localización turística.

8.3.1.1. La expansión del fenómeno turístico: 1970-1982

Los factores -tanto internos como externos-, que argumentábamos como justificativos para la consolidación del turismo de masas en la Isla, tienen su particular incidencia en esta etapa. Pero quizá de todos ellos nos gustaría resaltar la aprobación de diferentes planes de urbanización turísticos que, por lo demás, se han venido sucediendo en la isla de Lanzarote desde finales de la década de los 60, si bien es verdad que és-

tos conocen un espectacular auge a partir de 1970.

Se trata de una etapa que, en principio, estuvo altamente condicionada por el flujo de capitales de la ya mencionada *Ley Straus* (a caballo entre la década de los 60 y 70), al tiempo que por la apertura del aeropuerto a la llegada de vuelos internacionales sin escala en las Islas centrales. Este hecho estimula la especulación del suelo y que se manifiesta en una amplia franja de territorio costero al norte de la Isla, así como al sur y este insular. Es quizá la fase de mayor rentabilidad para el capital, pues los precios se multiplican varias veces en un corto periodo de tiempo y desde el punto de vista espacial absolutamente decisiva para la expansión del turismo en la Isla y ya casi sin vuelta atrás.

CUADRO 8.1. PLANES DE URBANIZACIÓN TURÍSTICOS CON INDICACIÓN DE SU FECHA EN LANZAROTE HASTA 1982

Año	Plan de urbanización	Municipio
1966	San Marcial del Rubicón	Yaiza
1967	Playa Blanca	Tías
1969	Malpaís de La Rinconada	Tías
1969	Island Homes	Teguise
1969	Playa de Famara	Teguise
1970	Playa del Perejil	Teguise
1970	Costa Luz Los Pocillos	Tías
1971	Los Charcos	Teguise
1972	Costa Atlántica Caleta Famara	Teguise
1972	Dehesa de Famara	Teguise
1972	Playa de Los Pocillos	Tías
1973	Maleza Tahiche Cortijo Majo	Teguise
1973	Marina de Famara	Teguise
1973	Vegavista	Teguise
1973	Dehesa de Famara II	Teguise
1973	Playa Grande	Tías
1973	Playa de Los Pocillos Este	Tías
1974	Cortijo Viejo	Yaiza
1974	Matagorda	Tías
1974	Ampliación Playa Blanca	Tías
1974	Tahiche (zona Las Caletas)	Teguise
1974	Tilama	Teguise
1976	Costa de Papagayo	Yaiza
1976	Modificación Costa Luz	Tías
1976	Modificación Los Pocillos Este	Tías
1977	Montaña Roja	Yaiza
1982	Costamar Los Pocillos	Tías

Fuente: Archivo de Planeamiento de la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

De esta manera, se suceden hasta más de una veintena de planes desde 1966 (en que surge el primero en San Marcial del Rubicón), hasta 1982. La mayor parte de estos planes se corresponden con una extensión superficial de porte medio e incluso pequeña, ya que se trataba de inversiones que estaban abriendo el mercado, siendo en muchos casos pruebas para ver como funcionaba el sector. En este contexto, algunos de estos planes no llegan a fraguarse como tales urbanizaciones, sino que cumplen con una clara función especulativa del suelo, o lo que ha venido a denominarse como 'urbanizaciones fantasma'.

La plasmación espacial resultante del fenómeno turístico en este periodo, en concordancia con las previsiones urbanísticas, tal como se destaca en el mapa 8.3 se traduce en la concentración de las urbanizaciones en tres grandes áreas: la costa del municipio de Tías, la franja costera oriental y norte de Teguiise, y el sur de Yaiza, aunque estas enormes presiones urbanizadoras en parte quedan paralizadas, sobre todo en la costa norte de Teguiise, debido a la adversidad del clima, además de la lejanía y malos accesos hasta el aeropuerto, entre otros factores.

Ahora bien, la construcción real de este espacio se centra en el municipio de Tías con un proceso que se fue haciendo de forma paulatina, siendo lo más significativo el cambio espacial que se registra con el paso del turismo hotelero puntual a la colonización del área costera de dicho municipio, con un modelo turístico netamente diferenciado. En efecto, en un primer momento se parte de unas pautas de calidad, donde la figura principal era el hotel, siendo el emblema de esta área el hotel Fariones cons-

truido a mediados de los años 60. Con el paso del tiempo -y especialmente desde los años setenta-, la densidad edificatoria se acentúa al amparo de nuevas tipologías constructivas más adaptadas al turismo de masas que empezaba a recibir la Isla. Nos estamos refiriendo a las figuras extrahoteleras, como es el caso de los apartamentos y bungalows.

Sin embargo, a medida que el proceso se va intensificando en los nuevos espacios costeros se impone la planta extrahotelera al socaire de la nueva demanda turística de masas, siendo sustituidos los complejos de bungalows por edificios de apartamentos. El resultado es un modelo turístico donde prima la masificación, con un tipo constructivo conformado por edificios en altura y un aumento notable de la densidad de camas por unidad de superficie, lo que hace disminuir de forma significativa la calidad. Y es este mismo modelo el que se va extrapolando a las franjas costeras los municipios de Teguiise y de Yaiza por este orden.

Todo este proceso se manifiesta en la puesta en servicio de nuevas camas turísticas, con un incremento entre 1970 y 1982 muy alto pues se pasó de poco más de 1.000 camas en 1970 a más de 13.000 al final del periodo. Paralelamente, la entrada de turistas no deja de aumentar de forma progresiva, multiplicando sus efectivos por siete a lo largo de estos años. No obstante y dentro de la tendencia, por lo general alcista, de la llegada de turistas, se produce un estancamiento entre 1975 y 1977 que se reactivará al año siguiente, volviendo a estancarse de nuevo al final de esta primera etapa, coincidiendo con las tensiones en Oriente Medio y sus repercusiones de nuevo sobre el alza del crudo y el efecto concatenado de éste sobre la economía mundial.

TABLA 8.3. EVOLUCIÓN DE LA ENTRADA DE TURISTAS Y NÚMERO DE CAMAS ALOJATIVAS EN LANZAROTE. 1970-1982

Años	Total de turistas	Total de camas
1970	25.235	1.149
1974	65.906	8.077
1978	131.252	n.d.
1982	182.363	13.051

Fuente: CIES: *Lanzarote (1971)*. Consejería de Turismo y Transportes. Cabildo de Lanzarote: *Lanzarote, datos estadísticos 1986*. Centro de Estadística y Documentación de Canarias. *Libro Blanco del Turismo de Canarias (1987)*. Centro de Datos del Cabildo de Lanzarote. Elaboración propia.

MAPA 8.3. PREVISIÓN DE SUELO TURÍSTICO EN LANZAROTE EN 1973



En suma, se trata de una etapa fuertemente condicionada por el despegue del denominado turismo de masas, por la mejora de la accesibilidad con el exterior, el flujo de capitales alemanes y, particularmente, por las crisis cíclicas que derivan del precio del petróleo. Esto se manifiesta en la Isla en la aparición de un nuevo tejido urbano-

turístico que se da en la costa de Tías en un primer momento y, particularmente desde comienzos de los años 80, aunque tímidamente, en las franjas costeras de Tegui y Yaiza por este orden.

8.3.1.2. La aceleración del crecimiento: 1983-1990

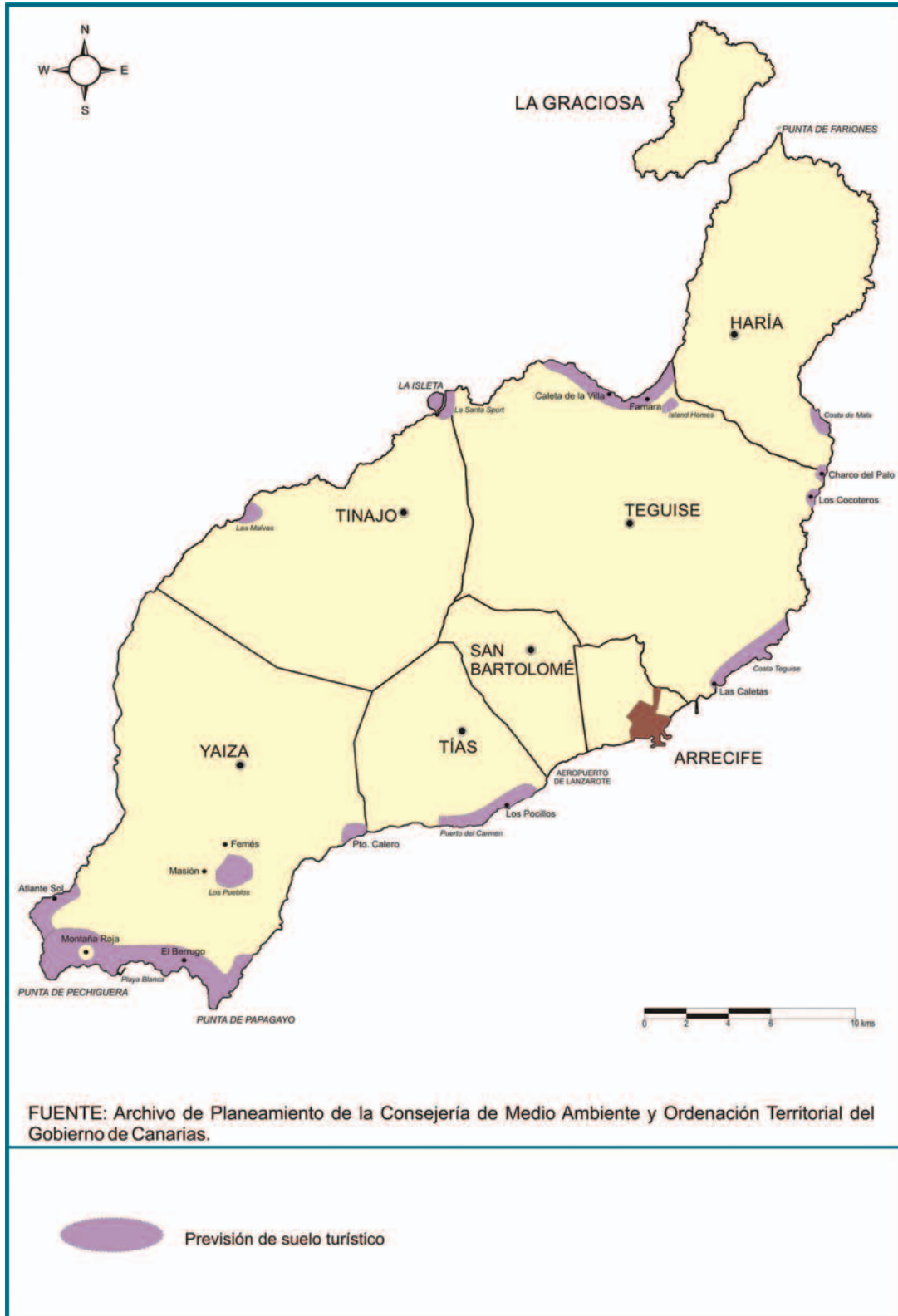
TABLA 8.4. ASENTAMIENTOS TURÍSTICOS APROBADOS O EN TRÁMITE EN LANZAROTE EN 1986. (*)

Entidades	Superficie planificada (has)	Capacidad habitantes	Estado
Costa Tegui	1.077	57.000	Aprobado
Dehesa de Famara	285	23.100	Aprobado
Famara I	193	17.300	Trámite
Costa Famara	130	8.900	Trámite
Costa Blanca del Soo	68	6.900	Trámite
Playa de Famara	54	6.700	Aprobado
Caleta de Famara	73	6.200	Aprobado
Tilaza	78	5.100	Aprobado
Island Homes	38	3.250	Aprobado
Los Cocoteros	41	3.000	Trámite
Marina de Famara	11	950	Aprobado
Los Charcos	10	850	Aprobado
Zona Caletas	10	800	Aprobado
Subtotal Tegui	2.068	140.050	-
Montaña Roja	1.195	65.750	Trámite
Atlantis Sol	216	18.000	Trámite
Costa de Papagayo	130	8.900	Aprobado
Playa Blanca	78	6.200	Trámite
Finca El Berrugo	62	4.500	Trámite
Playa Colorada	49	2.700	Trámite
San Marcial del Rubicón	28	1.800	Aprobado
El Cortijo Viejo	23	1.800	Aprobado
Los Pueblos	109	1.600	Trámite
Bellavista	8	600	Trámite
Subtotal Yaiza	1.898	111.850	-
Playa Matagorda	43	3.600	Aprobado
Playa Pocillos	34	3.000	Trámite
Playa Blanca	7	1.150	Aprobado
Playa Grande	12	1.100	Aprobado
Guasimeta	12	1.100	Aprobado
Playa Pocillos Este	13	1.000	Aprobado
Costa Luz	10	900	Aprobado
Las Piteras	10	800	Aprobado
Barcarola	3	570	Aprobado
Subtotal Tías	144	13.220	-
La Santa	128	11.950	Aprobado
Las Malvas	38	1.000	Trámite
Subtotal Tinajo	166	12.950	-
Costa Mala	119	11.900	Trámite
Subtotal Haría	119	11.900	-
Total Lanzarote	4.395	289.970	-

(*) No se incluyen las camas ya construidas y que ascendían en 1986 a 29.761.

Fuente: Cabildo de Lanzarote: *Datos estadísticos 1986*. Elaboración propia.

MAPA 8.4. PREVISIÓN DE SUELO TURÍSTICO EN LANZAROTE EN 1986



La década de los 80, sobre todo desde 1985, se puede catalogar como altamente desarrollista, por cuanto la mejora del contexto internacional (amparada de nuevo en la coyuntura del crudo, en este caso en los descensos del precio desde el citado año), conllevó una desmesurada fiebre constructora en la Isla. Es el coste energético, como motor de la economía mundial, el que en gran medida marca de nuevo las pautas de comportamiento del turismo en Lanzarote. Son pues años en que los índices de ocupación de los establecimientos alojativos aumentan y ello facilita la aprobación -o puesta en marcha-, de los planes parciales de urbanización que habían quedado dormidos en el período precedente, así como de otros nuevos.

En efecto, las perspectivas de crecimiento se van a localizar prácticamente por todos los municipios costeros, con una superficie total de 4.395 has y un número de camas superior a las 289.000, pero centrándose fundamentalmente en los municipios que hasta ese entonces menos habían aumentado su superficie urbanizada como su oferta de camas. De esta manera, los asentamientos turísticos aprobados, o en trámite, preveían más de 2000 has, casi la mitad de la superficie propuesta, y 140 mil camas, en el municipio de Teguiise, y una superficie algo menor, 1.800 has y 112 mil camas, en el de Yaiza, configurándose estos nuevos espacios a base de grandes urbanizaciones como era el caso de Montaña Roja y Costa Teguiise, y pequeños complejos de mucho menor tamaño.

Frente a esto el municipio de Tías, que hasta ese entonces contaba con unas 25 mil camas, es decir, el 70% de la oferta de la Isla, ve reducir drásticamente la superficie a urbanizar a algo más de 100 has y 13.000 camas, quedando casi relegado por la aparición en escena de otros dos municipios Tinajo y Haría que, en su planeamiento aprobado o en trámite, tenían proyectado pequeños planes parciales con superficies que apenas alcanzaban las 100 has pero con un número de camas similares a las permitidas en el propio Tías.

El resto de los municipios de la Isla quedan al margen del fenómeno turístico, reproduciéndose el panorama de la etapa anterior, a saber:

la concentración de las urbanizaciones en la costa de Tías, Playa Blanca, Costa Teguiise y La Santa. De cualquier manera, los planes urbanizadores a mediados de los años ochenta iban bastante más allá de estos cuatro núcleos, pues además de ampliarlos a lo largo de la costa y hacia el interior, las previsiones de planificación también se extendieron por muchos más núcleos dispersos por toda la Isla (mapa 8.4).

Además, hay que destacar que toda esta pretendida oferta que se quería poner en el mercado, se limitaba casi toda ella a la costa, si exceptuamos el asentamiento de Los Pueblos (en Yaiza), con una oferta de sol y playa nada novedosa con respecto a la oferta ya existente, esto es, basada única y exclusivamente en el incremento del número de camas pero no en la calidad de éstas, pues la densidad por unidad de superficie seguía siendo alta, en aras de compaginar la presión de los tour operadores, que imponían a la baja el coste de los paquetes turísticos, con el consiguiente incremento del precio del suelo.

Es una etapa en la que el fenómeno turístico conoce una fuerte expansión, especialmente desde mediados de los años 80 hasta casi principios de los 90 en que se ralentiza. No obstante, podemos decir que existen diferencias en cuanto al espacio turístico resultante, pues la alta densidad edificatoria de Puerto del Carmen, no se traslada a Costa Teguiise y Playa Blanca, predominando aquí un modelo urbanizador que crece en horizontal con una mayor superficie de espacios verdes y equipamientos, en aras de una mayor calidad, y como respuesta a la crisis turística de finales de los 70 y comienzos de los 80. Sin embargo, no se ha de olvidar que esto implica también un modelo de gran consumo territorial para una Isla, como es el caso de Lanzarote, de escasas dimensiones superficiales.

Junto a la expansión territorial de las actividades turísticas lo más destacado del proceso es que a partir de 1983, el incremento real de camas se dispara al alza al igual que el número de turistas entrados, hasta el punto de que estos se duplican con creces en estos 6 años y el parque de camas se multiplica por tres. Pero todo el período no se puede considerar homogéneo, pues entre 1985 y 1986 es cuando se produce el ma-

TABLA 8.5. ENTRADA DE TURISTAS Y NÚMERO DE CAMAS ALOJATIVAS EN LANZAROTE. 1984-1990

Años	Total de turistas	Total de camas
1984	307.981	17.037
1987	627.054	35.980
1990	759.916	57.281

Fuente: Consejería de Turismo y Transportes: *Lanzarote, datos estadísticos 1986*. Centro de Estadística y Documentación de Canarias. *Libro Blanco del Turismo de Canarias (1997)*. Dirección General de Infraestructura Turística del Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

por salto cuantitativo del número de camas, manifestándose en la llegada de turistas un año más tarde.

Esta fase se contrapone a la de ralentización de comienzos de los años 90 y que es consecuencia del advenimiento de un nuevo ciclo de crisis económica derivada de la invasión de Kuwait en 1990. De la misma manera, el *Plan Insular de Ordenación Territorial* que se venía gestando desde el segundo lustro de la década anterior, pero que, efectivamente, se aprueba en 1991, introduce un techo al crecimiento y que pudo servir de acicate para construir más camas en los años inmediatamente anteriores.

En conclusión, estamos ante una etapa marcada por la bonanza económica en los países desarrollados y que se manifiesta en un incremento de la disposición a viajar de sus ciudadanos. En esta situación se produce en Lanzarote un incremento sustancial en la oferta alojativa. Pero más significativo aún es que la planificación a partir de esta situación álgida de la economía, se suma al proceso aumentando la superficie a urbanizar y el número de camas, en su mayor parte ampliando los espacios costeros ya consolidados de Tías, Teguiise y Yaiza aunque desplazando también el fenómeno a otros sectores todavía sin urbanizar, favoreciendo con ello la dispersión y la proliferación nuevos asentamientos turísticos. El final de la etapa estará marcado por el regreso a un nuevo período de crisis que, de manera indirecta, sirvió para atenuar el crecimiento turístico de la Isla.

8.3.1.3. El desarrollo planificado del espacio: 1991-2004

Ante el contexto de la etapa anterior tenía que surgir un instrumento regulador que im-

pusiera un mínimo de coherencia sin entorpecer la creación de nuevas camas. Y ese papel lo juega el *Plan Insular de Ordenación del Territorio* de 1991 (PIOT), aprobado en este año pero realmente redactado a finales de los años ochenta.

Este documento de planeamiento fue una herramienta clave para sentar las bases de un desarrollo más pausado, incidiendo de forma directa en el control de las camas turísticas, pues de las 290.000 nuevas plazas que se habían planificado hasta 1986, el plan redujo a algo más del 70% las camas previstas, proponiendo para el horizonte del año 2000, 47.750 nuevas camas. En cuanto al desarrollo espacial frente a las 4.400 has de ocupación territorial prevista, la normativa de 1991 tan sólo incrementa en 750 has el nuevo crecimiento, a lo que se habría de añadir a las 550 has ya afectadas, centrando además en solo diez núcleos la expansión turística de la Isla, frente a los más de treinta núcleos de potencial desarrollo turístico que existían a mediados de la década de los 80 (ver mapa 8.5).

Se intenta pues una mayor concentración territorial del proceso urbanizador derivado del turismo que, de una u otra manera, favoreciera un menor impacto espacial, en tanto que la dispersión de los núcleos también hubiera dado lugar a la difusión de las carreteras de gran capacidad en la Isla, concentrando así éstas en el este y sur insular. Se frena con ello la proliferación de nuevos planes parciales de urbanización turísticos, pues en toda esta etapa solo cabe mencionar los de Playa Quemada y la modificación de Playa Blanca, ambos en el municipio de Yaiza.

De cualquier manera, lo importante ahora es la drástica reducción de suelo urbanizado que

TABLA 8.6. ENTRADA DE TURISTAS Y NÚMERO DE CAMAS ALOJATIVAS EN LANZAROTE. 1991-2003

Años	Total de turistas	Total de camas
1991	1.036.341	58.885
1995	1.485.994	43.659
2000	1.990.290	46.895
2003	2.041.512	69.162

Fuente: *Libro Blanco del Turismo de Canarias (1987)*. Dirección General de Infraestructura Turística del Gobierno de Canarias. Instituto Canario de Estadística. Centro de Datos del Cabildo de Lanzarote. Elaboración propia.

proponía el *Plan Insular de Ordenación* de 1991. Esta reducción se hace a costa de todo el norte del municipio de Teguiise, si exceptuamos la pequeña urbanización de La Santa. De igual manera, el municipio de Yaiza también conoce un importante recorte de sus previsiones turísticas, especialmente en lo tocante a las urbanizaciones de Montaña Roja y Atlantis Sol. Por su parte, en el municipio de Tías, el recorte de camas es muy inferior, pues hay que recordar que la costa de este municipio, fue el pionero de la Isla -salvando Arrecife-, en desarrollar el turismo. Por tanto es un municipio relativamente ya consolidado en los años ochenta, de tal manera que la demanda de nuevas camas a mediados de esta década también fue muy inferior en relación con otros municipios. El resultado es que el *PIOT* de 1991 apenas recorta aquí camas, en relación con Yaiza y Teguiise, planteándose por primera vez, la reconversión de la planta de alojamientos más antigua, esto es, la de Puerto del Carmen.

En cuanto a la entrada de turistas y número de camas, en efecto, la crisis económica del primer lustro de la década de los 90 se encargó además de depurar los ritmos de crecimiento. Podemos decir entonces, que la crisis económica mundial llegó en buen momento para la Isla dentro de los ciclos económicos de expansión y retraimiento, pues la drástica reducción de camas a construir pasó sin graves confrontaciones entre el Cabildo Insular, como promotor del *Plan Insular de Ordenación* y los Ayuntamientos y los agentes económicos.

En efecto, a la vista de la tabla anterior, se puede observar como entre 1991 y 1995 la lle-

gada de turistas decrece, sobre todo en los primeros años de la década de los noventa. En cuanto al parque de camas, disminuye significativamente desde 1991 hasta el 2000, aunque pensamos que este descenso consecutivo del número de camas no es real sino que obedece a una deficiencia estadística de considerar o no las camas en trámite o realmente legalizadas a todos los efectos.

Ahora bien tampoco hay que quitar importancia al freno constructivo que se va a extender a toda la década por la comentada crisis económica de comienzos de los años 90, así como el factor psicológico de tener conocimiento de los límites que iba a marcar el *Plan Insular de Ordenación*¹⁷. Como quiere que fuere, parece existir un cierto estancamiento en la cantidad de camas que sólo se reanima en el año 2000. Precisamente en dicha fecha aprueba definitivamente el Gobierno de Canarias la *Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote (Decreto 95/2000, de 22 de mayo)*, comúnmente denominada 'moratoria'. Este Decreto establece importantes límites cuantitativos (menos de 11.000 plazas hasta el año 2010) y cualitativos (sólo se permiten hoteles de cuatro y cinco estrellas y se excluyen los apartamentos) a la oferta turística. Pese a que el proceso de la llamada moratoria, que se inicia en 1998 y concluye en 2000, se acompaña por el Cabildo Insular de medidas de suspensión de licencias, en muchos casos se conceden éstas por los Ayuntamientos en contradicción con tales medidas. Así entre 1998 y 2000 se solicitan a la Consejería de Turismo del Gobierno de Canarias (órgano entonces competente) autorizaciones

¹⁷ El Cabildo de Lanzarote encargó el *PIOL* en diciembre de 1986, prolongándose los trabajos de redacción hasta 1988, aunque los plazos de exposición pública, debate, etc., dilataron su entrada en vigor hasta 1991. Sin duda, la mencionada etapa desarrollista estimuló la redacción de este *PIOL*, ya que con ello se conseguiría "evaluar las consecuencias generales y los impactos producidos por el fuerte crecimiento turístico - inmobiliario de la Isla y establecer, en consecuencia, una propuesta que resuelva positivamente las contradicciones suscitadas por dicho desarrollo y salvaguarde los valores naturales y culturales de Lanzarote." (Gobierno de Canarias, 1987a; pág. 68).

MAPA 8.5. PREVISIÓN DE SUELO TURÍSTICO EN LANZAROTE EN 1991



MAPA 8.6. PREVISIÓN DE SUELO TURÍSTICO EN LANZAROTE EN 2000



TABLA 8.7. POBLACIÓN ACTIVA SEGÚN RAMA DE ACTIVIDAD EN LANZAROTE. 1975-2001. (%)

Actividad	1975	2001
Primaria	23,00	2,55
Secundaria	30,60	9,43
Terciaria	46,40	76,97
Total	100,00	100,00

Fuente: Martín Ruiz, 1985; pág. 539. ISTAC: *Censo de la Población, 2001*. Elaboración propia.

turísticas previas para 20.000 plazas (que sólo verifican el cumplimiento de la normativa sectorial turística autonómica, pero no el de las ordenanzas turísticas establecidas en el planeamiento territorial y urbanístico insular) por encima del señalado límite de casi 11.000 plazas establecido en la moratoria.

En suma, es una etapa marcada por la contención planificadora del *Plan Insular de Ordenación Territorial* de 1991 y luego su revisión de 2000 -que comentaremos más ampliamente y en detalle-, donde se apuesta por una mayor calidad del tejido urbano (menor densidad edificatoria por ejemplo), al igual que por el cambio de la tipología de las construcciones (la figura hotelera frente a la extrahotelera), sin olvidar el incentivo existente hacia la remodelación de la planta obsoleta. Es un cambio de pautas que sigue acompañado, no obstante, de una continuada afluencia de turistas que tiene su cenit en 2003 con la superación, por primera vez, de la barrera de los dos millones de turistas, sin contabilizar los 170 mil que, en dicho año, hicieron su entrada en la Isla por el puerto a través de los cruceros.

Pero en definitiva, lo más importante de este modelo, es la concentración espacial de las urbanizaciones turísticas en las franjas costeras de los municipios de Tías, Tegui y Yaiza, frenando la colonización de nuevos espacios en otros municipios costeros, tal como se puede apreciar en el mapa adjunto (mapa 8.6). Sin embargo paralelamente a este proceso, se está asistiendo en los últimos lustros, a una creciente penetración del turismo hacia el interior, en su mayoría de manera no reglada y con grave riesgo paisajístico, especialmente por la disper-

sión que presenta este fenómeno. Es el caso del turismo rural, muchas veces no reglamentado como decíamos, al igual que las denominadas viviendas turísticas y que también quedan en el límite de la legalidad¹⁸.

8.3.2. La disminución de las actividades primarias

El desarrollo de las actividades turísticas en Lanzarote provoca un cambio sectorial natural, propio de las economías desarrolladas, de manera que el mayor dinamismo de la actividad turística y de otras actividades del sector servicios está acompañado de una disminución de las actividades primarias. Esta transformación de la economía insular puede ser explicada en términos de competencia entre las actividades turísticas y agrícolas por los factores productivos.

La competencia por el territorio se circunscribe a aquellos espacios más apetecidos por el turismo y que en Canarias y en Lanzarote en particular, se han venido limitando a los espacios más próximos a las franjas costeras con existencia de playas. Es una competencia por el suelo en el que la rentabilidad de una y otra actividad no deja lugar a dudas, beneficiando al turismo, ya que históricamente siempre ha remunerado mucho más el valor del suelo. Aparte de esto, otra cuestión importante es la estabilidad económica que proporciona el turismo y que difícilmente puede aportar la agricultura por sus altibajos de producción muy relacionados con la meteorología. Asimismo la propiedad rural va quedando en manos de una población cada vez más envejecida que ve en la venta sus parcelas un seguro de vejez.

¹⁸ Según la Dirección General de Infraestructura Turística del Gobierno de Canarias, en Lanzarote solo existían en el año 2003 unas 9 casas destinadas a turismo rural, ofertando 84 camas, cuando se constata la existencia de muchas más funcionando al margen de toda legalidad.

TABLA 8.8. APROVECHAMIENTO DE LA SUPERFICIE AGRÍCOLA EN LANZAROTE. 1972-1999

Municipios	Tierras labradas 1972 (has)	Tierras labradas 1999 (has)
Arrecife	95	47
Haría	2.104	1.162
San Bartolomé	1.274	861
Teguise	3.787	3.030
Tías	1.839	886
Tinajo	2.324	1.279
Yaiza	1.290	656
Total	12.713	7.922

Fuente: INE: *Censos Agrarios de 1972 y 1999*. Elaboración propia.

Por otra parte, el turismo compite con la agricultura por un recurso básico como es el agua, pues los altos precios que puede soportar la actividad de ocio en Lanzarote a través de la desalinización del agua, difícilmente los puede sustentar la agricultura y menos aún la basada en aquellos productos de baja rentabilidad por unidad de superficie, como por ejemplo las cebollas, un cultivo que, tradicionalmente, ha estado muy extendido en la Isla.

De la misma manera, un activo muy importante de toda actividad económica es la fuerza de trabajo y en Lanzarote se constata un trasvase significativo desde la actividad primaria a la terciaria -y en menor medida a la secundaria-, pues ésta garantiza un salario estable a la vez que muchas veces no se pierde por completo la actividad primaria que sigue ejerciendo su papel a través de la denominada agricultura a 'tiempo parcial'.

Todo ello se puede observar perfectamente en la tabla 8.7, donde queda de manifiesto que la actividad primaria ha pasado de absorber el 23% de la mano de obra en 1975, a significar un 2,5% en el año 2001. No es solo la agricultura la que ha sufrido este retroceso dentro del primario, también lo es la actividad pesquera que con los problemas para la pesca en el caladero canario-sahariano, además del cierre paulatino de factorías, ha terminado por sentenciar definitivamente al sector y facilitar con ello el fuerte trasvase de población activa desde el primario al terciario, aunque también a la construcción.

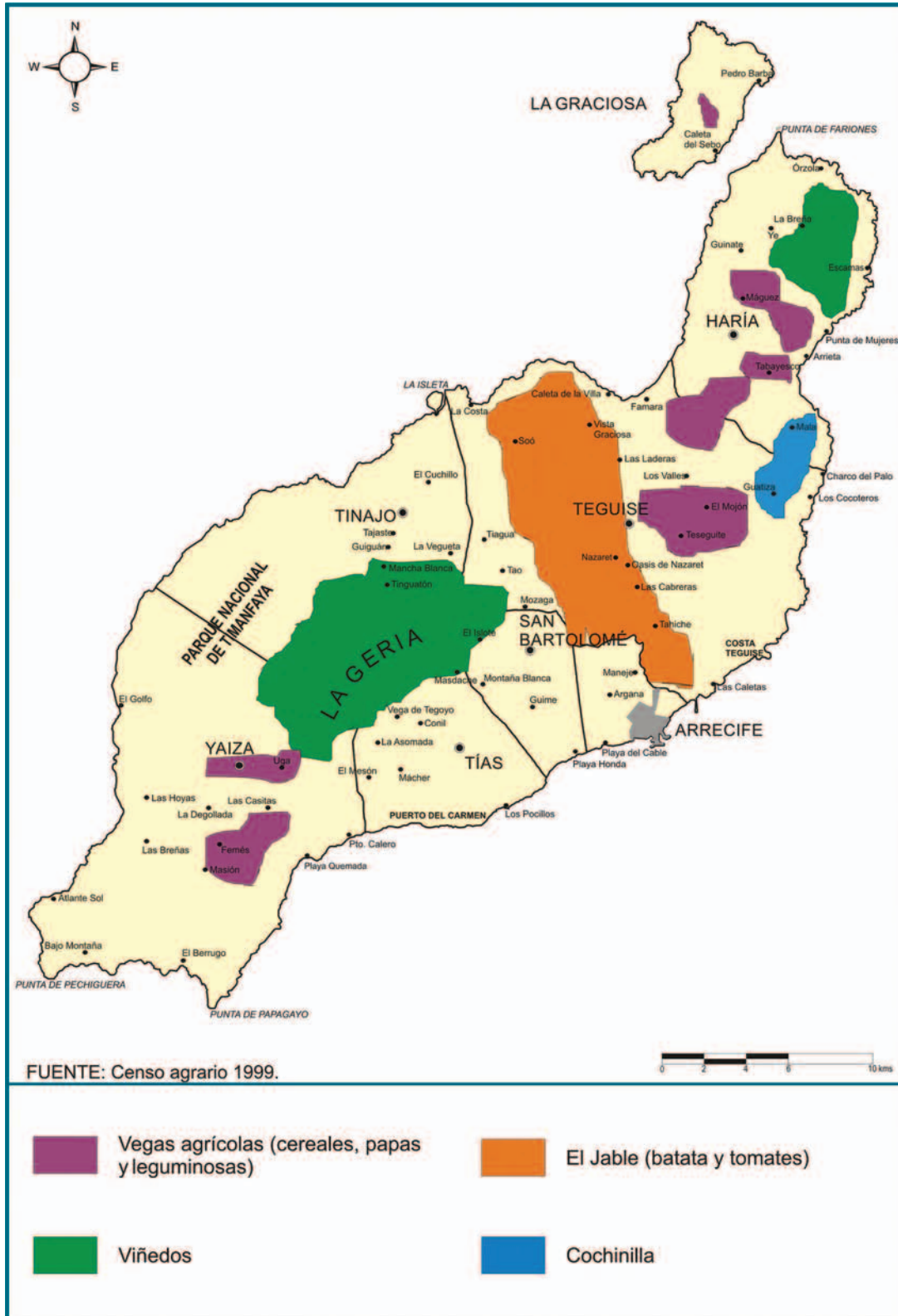
Asimismo se constata una enorme reducción del sector secundario, consecuencia de la desaparición de las mencionadas industrias pesqueras, aunque también habría que nombrar a las de la sal y de la cal, que prácticamente terminan por extinguirse en los últimos lustros y solo quedan algunas de manera testimonial y con subvenciones.

Frente al descenso relativo de estos dos sectores -más aún del secundario como decíamos-, es el terciario quien asume gran parte de esta mano de obra, hasta el punto de que aumenta en 30 puntos porcentuales los valores de 1975. Aparte del turismo dentro del terciario, son los subsectores del comercio y del transporte los que conocen un mayor progreso, pues es evidente la relación que éstos mantienen con el turismo como garante de su desarrollo.

Además de la absorción de mano de obra, la competencia del terciario queda asimismo demostrada con la reducción de la superficie agrícola que conoce un importante retroceso, un 37,6% entre 1972 y 1999 y que, como es lógico afecta no solo a la disminución de los cultivos, sino a la fuerza de trabajo que emplea.

En general, la superficie agrícola disminuye de una forma importante como vemos en la tabla anterior, aunque no todos los cultivos lo han hecho por igual. En efecto, si comparamos el mapa de cultivos de 1970 con el de 1999 (mapa 8.7), tenemos que los cultivos de las vegas agrícolas de los municipios de Haría, Teguise y Yaiza, especialmente el tabaco, los cereales y las leguminosas entre otros, conocen un significativo

MAPA 8.7. LOCALIZACIÓN DE LA SUPERFICIE CULTIVADA EN LANZAROTE EN 1999



retroceso al amparo del mentado trasvase de fuerza de trabajo desde el sector primario al terciario. Son cultivos de baja productividad y, por tanto, son los que primero se abandonan al existir una actividad terciaria donde los salarios son mayores. Pero no son solo estos cultivos los más afectados, también terminarán por prácticamente desaparecer el cultivo de las cebollas, que antaño se plantaban en las vegas de Haría, Teguiise, Tías y Yaiza. Solo cabe constatar la supervivencia de estas vegas por el fenómeno de la agricultura a tiempo parcial, facilitada por una buena accesibilidad relativa desde los principales núcleos de población.

De la misma manera, los cultivos que se extendían en la denominada zona del jable, en el municipio de Teguiise -desde el norte al sur siguiendo la componente nordeste de los vientos dominantes- y donde la presencia de la batata y de los tomates era lo más común, es quizá también otro de los espacios más afectados por la irrupción del turismo en la Isla y que se ha visto agravado en los últimos años por la sequía. De cualquier manera, también existen causas coyunturales en el exterior de la Isla y que terminan por afectar a las producciones de Lanzarote, como por ejemplo la competencia marroquí en el sector del tomate o la importación masiva de cereales desde el exterior a un coste muy inferior.

Solo el viñedo es el que conoce una mayor extensión al amparo del impulso de éste en los últimos tiempos en todas las Islas. En Lanzarote, es La Geria la que amplía sus límites cultivables desde 1970, aunque la sequía de los últimos años ha disminuido coyunturalmente la producción, explicándose la supervivencia de este cultivo y en gran medida, por el mencionado fenómeno de la agricultura a tiempo parcial en que la principal actividad del activo es el turismo y en un segundo plano queda la agricultura.

En líneas generales, se observa, por tanto cómo con el paso del tiempo, el total de tierras y por ende los cultivos se han ido reduciendo de forma drástica. Esta reducción se da, como es lógico y en mayor medida, en los municipios con mayor desarrollo turístico, aunque hay que reiterar que no ha sido una competencia directa

entre el turismo y la agricultura por el territorio, pues históricamente, los espacios más apetecidos por el primario no han sido precisamente las franjas costeras, es decir, allí donde se han asentado las urbanizaciones turísticas, sino especialmente por el efecto que ha causado sobre el trasvase de la fuerza de trabajo desde la agricultura hacia el turismo y que en Lanzarote podemos calificar de muy intenso.

Por tanto, este fenómeno no es exclusivo de los espacios turísticos, pues también se observa como en los municipios que no comparten la industria del ocio, esta reducción también se produce, obedeciendo este fenómeno a que en la Isla las conexiones terrestres permiten rápidos desplazamientos pendulares de un extremo a otro de la misma, con lo cual aún residiendo en municipios no turísticos, es frecuente que buena parte de la población de los mismos trabaje en el subsector de la construcción o en la hostelería.

8.3.3. La accesibilidad como elemento clave en la distribución de los nuevos usos del suelo

La capacidad de acceso a un territorio es la columna vertebral del desarrollo económico. Ya tuvimos ocasión de señalar que, durante años, el principal escollo para la potenciación del turismo en la Isla lo fue el límite de la pista de vuelo del aeropuerto, para así poder recibir aeronaves directamente desde Europa. Pero nada más entrar en servicio la ampliación de esta infraestructura en 1969, el efecto sobre el territorio fue inmediato, pues en el mismo año se aprobaron tres planes parciales turísticos y 17 entre 1970 y 1974 inclusive. Es verdad que el capital procedente de la reiterada *Ley Straus* jugó un papel decisivo en este impulso turístico, pero sin ampliar el aeropuerto, el desarrollo turístico tal y como lo concebimos en la actualidad hubiera sido imposible, y por tanto esos capitales no hubiesen llegado a la Isla con la intensidad que llegaron en estos años.

Pues bien, el PIOT de 1991, consciente de la relevancia del aeropuerto para el desarrollo insular y en particular para la incorporación de las 47.750 nuevas plazas turísticas propuestas en el citado documento de planificación, clasifica-

ba en la *Memoria* como 'sistemas generales insulares'¹⁹ y, entre otras, a todas aquellas instalaciones que le proporcionaban acceso a la Isla (puertos y aeropuerto) en estos términos: "dado que el aeropuerto soporta y soportará la parte del león de los viajes de acceso a la Isla, el Plan Insular, coherentemente con las insuficiencias actuales y con el Plan Director de Aeropuertos del Ministerio de Transportes, se plantea la necesidad de su ampliación" (*Memoria del PIOT*, 1991; pág. 318)²⁰.

Una vez resuelta la capacidad de acceso exterior, cabía plantearse la interior, esto es, la que las carreteras podían proporcionar ante la ausencia de medios por vías férreas. Si bien es cierto que el esquema de carreteras insular ya estaba configurado en los años 60, el estado de éstas dejaba mucho que desear para la potenciación de la actividad turística.

La década de los 60 ya presenta un significativo avance en materia de carreteras, pues los aproximadamente 115 km bajo competencia del Estado, se terminan de asfaltar completamente entre 1968 y 1969, si bien el ancho de algunas de ellas, como la de Uga a Tegui se tan solo era de 4 metros, siendo la del resto de entre 5,5 y 6 metros (CIES, 1971). No obstante, a 31 de diciembre de 1969, y por lo que respecta a la red secundaria del Cabildo, solo un 36% de estas carreteras contaban con betún asfáltico, de un total de 225 km, lo que nos da idea de las elevadas deficiencias de la red insular de carreteras en esta época.

Introducida la Isla desde entonces en un contexto de desarrollo turístico sin vuelta atrás, es conveniente recordar que la necesidad de movilidad de los turistas es netamente mayor que la imputable a los residentes y la movilidad es inseparable de la ocupación de territorio. También hay que decir que la ocupación de espacio que hacen las carreteras es mayor que la que efectivamente ocupan las urbanizaciones turísticas, pues estas últimas hacen uso del espacio de manera puntual, mientras que la irrupción de las carreteras en la Isla se difumina por toda ella.

Pero lo más destacable es que en la isla de Lanzarote se constata una progresiva ocupación de territorio que es fruto de la demanda turística y que comienza con las necesidades de ampliación del aeropuerto, y continúa por toda la red viaria. En efecto, el incremento de la movilidad terrestre en la isla de Lanzarote la podemos calificar como extraordinaria, hasta el punto de que el *Plan de Carreteras de Canarias* de 1987 ya afirmaba, por unas encuestas de movilidad realizadas, sólo en las Islas centrales, que los turistas generan un mayor número de viajes por persona en relación con el resto de la población, argumentándose que la movilidad media de los vehículos de alquiler ronda en la Isla los 50 kilómetros por día, con una tasa de ocupación por vehículo bastante elevada y con un grado de dispersión -o de diferentes destinos-, también muy alto, de ahí que "los turistas participan grandemente en la composición del tráfico total de las Islas" (*Gobierno de Canarias*, 1987b).

Estos datos demuestran que la movilidad de un turista en la Isla casi se triplica con respecto a la de un residente y sus efectos sobre la ocupación de territorio son incuestionables, pues no solo afectan a la red viaria en sí, sino también a las zonas habilitadas para el aparcamiento entre otras, ya que por ejemplo, la problemática del estacionamiento del Islote de Hilario -o más recientemente la ampliación de la plataforma de la carretera de La Geria-, sin olvidar el mayor desarrollo del aeropuerto, el radar de Montaña Blanca, etc, han venido siendo actuaciones cuestionadas en los últimos años, sin duda por los graves impactos paisajísticos que conlleva.

Pues bien, en previsión del incremento de la movilidad a mediados de los años ochenta, el *Plan de Carreteras de Canarias* de 1987, recogía como necesarias varias actuaciones básicas, entre las que destacamos:

1. Acondicionamientos generalizados desde Tías hasta Playa Blanca, incluyendo la vía de ronda de Yaiza.
2. Desdoblamiento de la carretera entre Arrecife y el aeropuerto.

¹⁹ Según el PIOT de 1991, sección 3ª, artículo 2.2.3.1; apartado A.1; se consideraban como 'sistemas generales insulares' de Lanzarote a "aquellos elementos que son determinantes para la estructura, calidad y desarrollo territorial de la Isla, que tienen un efecto supramunicipal, o que, por su escala, no pueden existir en todos y cada uno de los municipios."

²⁰ Entre las obras de mayor relevancia se preveían la ampliación de la pista de vuelo, así como la construcción de otra nueva.

MAPA 8.8. RED VIARIA DE LANZAROTE EN 2004



FUENTE: Sección de obras y vías del Cabildo Insular de Lanzarote.



3. Mejora del triángulo Arrecife -Costa Tegui-se-Tahiche.
4. Otras obras singulares como de Haría a Arrieta; Mozaga-Tao; además del tramo entre Arrecife y el casco municipal de San Bartolomé.

Por su parte, el *Plan de Carreteras* de 1993, define y clasifica claramente las redes principales y secundarias de carreteras de la Isla. Es importante esta clasificación, por cuanto va a priorizar en determinados tramos las actuaciones viarias. En concreto, la GC-710 de Arrecife a Órzola, al igual que la GC-720 de Arrecife a Playa Blanca, se califica como 'de interés regional o de primer nivel', denominándolas LZ-1 y LZ-2 respectivamente, manteniéndose esta nomenclatura en la actualidad. Y decimos esto, porque al priorizar unas carreteras sobre otras, también deja entrever una mayor atención presupuestaria para todas las vías del arco oriental-próximas a las urbanizaciones turísticas-, en detrimento del resto de la Isla.

Como decimos, la clasificación que introduce esta nueva nomenclatura es importante, pues la va a recoger el *Convenio de Carreteras Canarias-Estado de 1996* (a comienzos de 2005 en renegociación), ya que de las 36 actuaciones previstas para todo el Archipiélago, cinco de ellas se centran en el acondicionamiento de Órzola-Arrecife-Playa Blanca (por Guatiza, Tahiche, aeropuerto, Tías y Yaiza). Esta carretera, perteneciente al denominado 'eje transinsular canario', se inserta dentro de la nueva filosofía de integrar a las Islas a través de la combinación de varios

modos de transporte, en este caso terrestre, marítimo y aéreo²¹ y dando pie además a fomentar la accesibilidad de todo el este de la Isla. Especialmente, las actuaciones estarían encaminadas a resolver los tramos Órzola-Guatiza - Tahiche; la ronda de Arrecife; Tías-Yaiza; y una pequeña obra de acceso al puerto de Playa Blanca.

En cuanto a su plasmación espacial, y tal como se puede observar en el mapa adjunto (mapa 8.8), la red de carreteras de la isla de Lanzarote presenta mayor capacidad en el naciente, que es donde el tráfico y la velocidad media de transporte admisible es superior. Frente a ello, tenemos el resto de la red que se corresponde con la conexión de los núcleos no turísticos, que en términos de accesibilidad física y tiempo, es netamente desfavorable, en relación con el centro y sur insular.

En resumen, la creciente llegada de turistas a Lanzarote en los últimos años, es el causante del enorme crecimiento de la economía insular, manifestándose en incrementos espectaculares de la movilidad y, por ende, en la demanda de nuevas infraestructuras viarias entre otras. No obstante, *"la aplicación de la moratoria, combinada con la saturación del parque de automóviles que se registra ya en la Isla, y con los efectos de una mejora sustancial del transporte público regular de viajeros, debería moderar la evolución del tráfico. En todo caso, la moderación del tráfico debería ser un objetivo principal a perseguir en la política insular de transportes"* (Estevan, 1998; pág.26).

TABLA 8.9. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE DERECHO DE LANZAROTE POR MUNICIPIOS. 1970- 2004. (*)

Años	Haría	S.Bartolomé	Tegui-se	Tías	Tinajo	Yaiza	Arrecife	Lanzarote
1970	3.752	3.550	5.977	3.018	2.822	1.658	21.135	41.912
1981	2.624	4.409	6.559	3.897	3.181	1.943	28.864	51.477
1991	2.851	6.217	8.189	7.556	3.517	2.675	33.906	64.911
2001	4.629	16.345	13.809	15.250	4.986	7.856	48.955	111.830
2004	4.747	16.884	14.477	15.788	5.123	8.130	51.633	116.782

(*) Mientras se realizaba este trabajo han salido publicados los datos de población a 1 de enero de 2005 que cifraba el número de habitantes de la Isla en 127.218, lo que significa que en este último año el crecimiento ha sido de más de 10.000 habitantes.

Fuente: INE-ISTAC: *Censos de Población y Padrones de Habitantes*. Elaboración propia.

²¹ *Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias en materia de carreteras*. Las Palmas de Gran Canaria, 16 de abril de 1996 (inédito).

8.3.4. La concentración del crecimiento: el dinamismo de la franja costera meridional y oriental

Los cambios económicos y territoriales que ha traído consigo el desarrollo del turismo han potenciado importantes modificaciones en el crecimiento y distribución de la población. Hay que destacar que entre 1970 y 2004, la población de la Isla casi se triplica pasando de 41.912 a 116.782 habitantes, siendo muy importantes los crecimientos demográficos registrados en los tres municipios turísticos, además de San Bartolomé, por su carácter de municipio dormitorio de los municipios aledaños, especialmente del turístico de Tías y del administrativo de Arrecife.

Tal como se puede observar en la tabla 8.9, todos los municipios de Lanzarote muestran un considerable despegue demográfico. En cualquier caso, los ritmos de crecimiento han sido muy dispares por municipios, pues si los más dinámicos del este y sur insular, han multiplicado por tres y por cuatro su población entre estas fechas, el de Tinajo solo duplica su población, mientras que el de Haría ni siquiera llega a hacerlo.

Las causas de esta fuerte expansión demográfica hay que buscarlas sin duda en el dinamismo de las actividades turísticas, ya que además del crecimiento vegetativo de la población, la expansión demográfica es debida a los importantes procesos migratorios que ha tenido Lanzarote en los últimos años. Las altas tasas

de creación de empleo de la economía de Lanzarote han provocado unos flujos de inmigración de carácter laboral considerables, al ser la demanda de trabajo muy superior a la oferta de mano de obra local.

Esta población se asienta cada vez más en las franjas costeras más dinámicas de la Isla, es decir, las vinculadas con el turismo, de tal manera que entidades como Playa Honda, Puerto del Carmen y Playa Blanca, conocen un auténtico *boom* demográfico. También crece Arrecife y sus entidades menores dentro del municipio, caso de Argana o Maneje por ejemplo, aunque éstas también están muy relacionadas con el turismo por el fenómeno de los desplazamientos pendulares o, en cualquier caso, desarrollando su vida laboral en Arrecife, sirviendo a una población que, a su vez, ha llegado a la Isla atraída por turismo.

Quizá por todo ello, los términos que mejor definen los cambios de hábitat en Lanzarote en las últimas décadas sean los de la preferencia por la franja costera oriental y meridional al amparo del turismo, además de la aparición de grandes núcleos en esta costa que contribuyen así a un mayor desequilibrio demográfico en relación con el interior que tiende al estancamiento, tal como puede observar en el mapa 8.9.

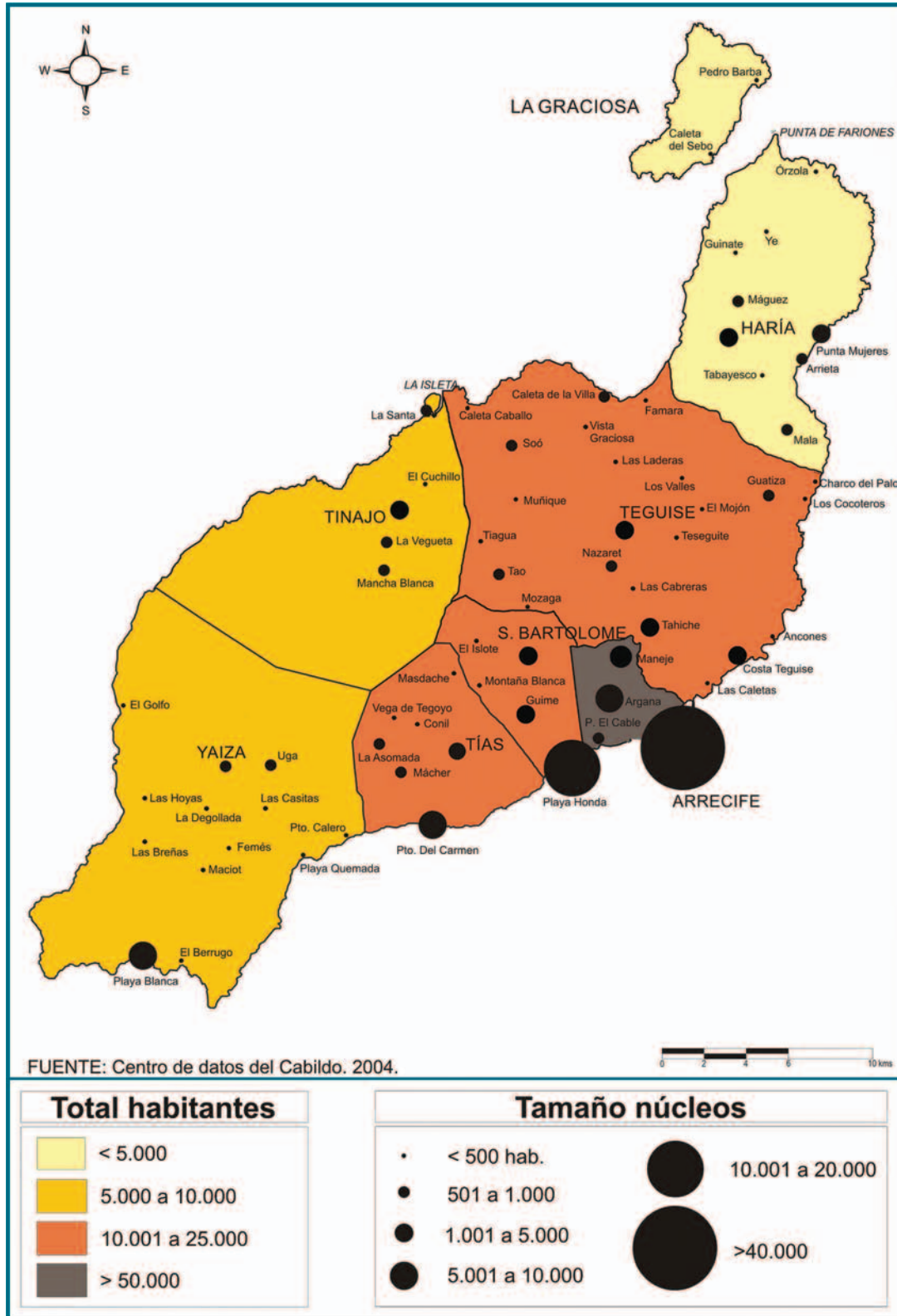
Todo esto se manifiesta en el precio del suelo, por lógica mucho más elevado en las entidades que han crecido más en los últimos años, al tiempo que ha surgido un nuevo urba-

TABLA 8.10. INDICADORES SOCIOECONÓMICOS DE LOS MUNICIPIOS DE LANZAROTE EN 2003

Municipios	Renta familiar por habitante (Euros)	Variación del nivel de renta disponible 1997 / 2002 (en %)	Paro sobre población total (en %)	Índice de juventud (0 - 19 años)	Índice de vejez (65 y + años)
Tías	10.800 - 11.500	48 - 55	2,0	27.5	6.3
Arrecife	9.700 - 10.800	43 - 48	3,4	30.5	7.1
San Bartolomé	9.700 - 10.800	> 55	2,9	28.8	5.6
Teguise	9.700 - 10.800	48 - 55	2,8	26.5	9.5
Yaiza	9.700 - 10.800	> 55	1,7	27.6	6.8
Haría	9.000 - 9.700	48 - 55	3,0	21.6	15.2
Tinajo	9.000 - 9.700	48 - 55	3,7	28.8	9.4
Total	9.700 - 10.800	48 - 55	3,0	28.85	7.59

Fuente: La Caixa: *Anuario Económico de España, 2004* y *Anuario Social de España, 2004*. Elaboración propia.

MAPA 8.9. DISTRIBUCIÓN DEL POBLAMIENTO EN LANZAROTE EN 2004



nismo que en nada tiene que ver con el tradicional de la Isla.

No obstante, partiendo de la base de que la topografía de la Isla es relativamente llana, incidiendo en unas velocidades geodésicas altas y, en general, las escasas distancias que se registran también desde un punto de vista relativo, podemos decir que el desarrollo demográfico y económico que ha propiciado el turismo se ha dispersado por toda la Isla en mayor o menor medida, aunque con diferencias, tal como constatamos en la tabla 8.10.

Si como decimos, los efectos del turismo se han disipado mucho más en la isla de Lanzarote en comparación, por ejemplo, con las islas centrales, no es menos cierto que siguen existiendo diferencias en cuanto a renta, tasas de desempleo o estructura por edades entre los municipios que han venido participando de la tarta turística y los que no lo han hecho. Todos estos parámetros favorecen a grandes rasgos a los tres municipios turísticos (Tías, Tegui y Yaiza), aunque como decíamos, el 'efecto proximidad' de los de Arrecife y San Bartolomé, los hace participar del nivel de relativo bienestar que disfrutaban los municipios más turísticos.

En la cola -aunque en una posición muy superior a la de los municipios más prósperos de las medianías y cumbres de las Islas centrales, así como de casi todos los de las Islas periféricas occidentales-, tenemos a los de Haría y Tinajo, donde los efectos socioeconómicos del turismo son menores, aunque reiteramos que existen dadas las características singulares de la Isla. De esta manera, se alcanzan valores donde los índices de vejez, como es el caso de Haría, se llegan a más que duplicar con respecto a los existentes en los municipios turísticos, al igual que niveles de desempleo bastante superiores, especialmente si comparamos Tinajo con Yaiza.

En suma, nos encontramos ante un panorama demográfico y económico bastante concentrado en la vertiente sur y oriental de la Isla, donde se localiza gran parte de la población insular y donde además se ubican todas las urbanizaciones turísticas y las grandes infraestructuras de transportes (carreteras de

mayor rango, puertos y aeropuerto). Todo esto incide en un modelo territorial basculado hacia esta vertiente de la Isla, aunque reiteramos que dadas las buenas condiciones de accesibilidad existentes en comparación con las islas centrales y occidentales, los efectos económicos del turismo también se han dejado sentir en los municipios no turísticos y relativamente alejados de los tres grandes polos de ocio (Haría y Tinajo).

8.4. Incidencia de las figuras de planeamiento y protección medioambiental en el desarrollo territorial

8.4.1. Primeras actuaciones en la protección medioambiental. Las leyes de espacios naturales

Lanzarote presenta una configuración física única, fruto de su origen geológico, de las formas resultantes de las erupciones volcánicas que se han sucedido a lo largo del tiempo y del tipo de materiales que se han ido depositando. La parte más antigua de la Isla, geológicamente hablando, se localiza en sus extremos norte y sur donde se encuentran los macizos de Famara y Los Ajaches constituidos por importantes apilamientos de coladas basálticas. En la zona intermedia destacan una serie de pequeñas alineaciones volcánicas con una orientación NE-SW por donde emanaron las lavas de las siguientes etapas geológicas. Y cubriendo casi una cuarta parte del sector central de la Isla se encuentra un campo de lavas, lapilli y escorias, procedente de las últimas erupciones históricas volcánicas. Todo ello, unido a las particulares condiciones climáticas, procesos de erosión y utilización humana del territorio, han ido dibujando paisajes naturales y agrarios muy valiosos por su riqueza, diversidad y singularidad. Este patrimonio natural, valorado por sus habitantes y ofrecido como oferta singular para el desarrollo turístico, y como imagen diferenciadora con respecto al resto del Archipiélago, ha sido objeto de diferentes actuaciones encaminadas a reglamentar su protección y conservación.

El proceso comienza en 1974 con la creación, por medio del *Decreto 2615/1974*, del Parque Nacional de Timanfaya, localizado al oeste de la Isla y con una superficie de 5.107 has. Este espacio que constituye un enorme campo de lavas cuyo origen data de las últimas erupciones volcánicas que tienen lugar en la Isla entre 1.730-1.736, es declarado Parque Nacional por constituir un enclave de especial interés por la representatividad, conservación y belleza de sus estructuras volcánicas. En este sentido el Decreto apunta lo siguiente:

“aunque el conjunto de la comarca es de difícil recorrido debido a lo accidentado del relieve y a la contextura del terreno, la contemplación de su peculiar y extraña belleza suele atraer a cuantos visitantes acceden a la Isla de Lanzarote. El interés de poder reservar estos parajes tal y como se han conservado hasta el día de hoy, y la necesidad de acondicionarlos adecuadamente para que ser contemplados y admirados por las generaciones presentes y futuras, aconseja ordenamiento jurídico mediante su declaración como Parque Nacional”.

En 1986 se declara también por medio del *Decreto 89/1986* el Parque Natural de los Islotes del Norte de Lanzarote y de los Riscos de Famara, conjunto de aproximadamente 9.277 has situado al norte de la Isla y cuyo mérito reside en la singularidad de sus elementos geomorfológicos y riqueza de sus especies marinas y terrestres.

La *Ley de Espacios Naturales de Canarias* de 1987, supone un paso adelante para continuar el proceso iniciado en los años anteriores, incorporando 5 nuevas denominaciones a diferentes categorías de protección. Con ello queda cubierto el 42% del total insular lo que sitúa a Lanzarote en una situación de privilegio, al tratarse de un territorio que apenas supera los 900 km, si sumamos los Islotes del Norte, y que reúne en tan pequeño espacio tal diversidad y riqueza de enclaves de valor. Estos nuevos espacios se reparten de la siguiente manera:

- Parque Natural de la Geria, conjunto de especial relevancia por la singularidad de su paisaje agrario de viñedos organizado sobre lapillis, procedentes de las últimas erupciones que tienen lugar en Lanzarote, se localiza en el sector

centro-oeste de la Isla, con más de 15.413 has que rodean el Parque Nacional de Timanfaya.

- Parque Natural del Volcán de La Corona, espacio constituido por aparatos volcánicos recientes, hábitats naturales de gran valor, y paisajes agrarios de arenados naturales, ocupa una superficie de 1.797 has en el norte de la Isla, limítrofe con la zona de Famara.
- Paraje Natural de Interés Nacional de Los Ajaches, que constituye junto con el macizo de Famara la parte más antigua de la Isla con importantes coladas basálticas, se enmarca en el sector sureste con una dimensión de 3.009 has.
- Paraje Natural de Interés Nacional del Barranco de Tenuguime, unidad morfogenética representativa de los valles abiertos debido a los procesos de erosión y con un elevado aprovechamiento agrícola, con una gran representación de gavias nateros y cadenas, ocupa 421 has en la mitad septentrional de la Isla.
- Paraje Natural de Interés Nacional de Janubio, área singular por su utilización natural y económica para la producción de sal, abarca 168 has de extensión localizadas en el sur de la Isla.

La *Ley 12/1994 de Espacios Naturales de Canarias* amplía y diversifica las figuras de protección reclasificando espacios incluidos dentro de las anteriores delimitaciones con nuevas categorías de protección, con lo que los 7 espacios naturales iniciales se reconvierten en 12. Al declarar espacios ya integrados en unidades mayores, sobre todo los de pequeño tamaño, se contribuye a duplicar actuaciones y muchas veces superponer normas de usos que se repiten o contradicen, lo que no contribuye a mejorar la utilización y protección de estos espacios. Con todo, la nueva configuración vigente queda así:

- Parque Nacional de Timanfaya con la misma superficie determinada en su momento.
- Parque Natural del Archipiélago Chinijo, con 9.112 has, coincide con en gran parte con la anterior delimitación de Parque Natural de los Islotes del Norte de Lanzarote y de los Riscos de Famara.
- Parque Natural de los Volcanes se desagrega del anterior Parque Natural de la Geria que-

dando con una superficie de 10.158 has que rodea Timanfaya.

- Monumento Natural de La Corona, anteriormente clasificado en su totalidad como Parque Natural del Volcán de La Corona, se cataloga con la misma dimensión.
- Monumento Natural de Los Ajaches, declarado por la ley anterior como Paraje Natural de Interés Nacional, se reclasifica con igual extensión.
- Monumento Natural de la Cueva de Los Naturalistas, tubo volcánico de 2,1 has se desagrega del antiguo Parque Natural de La Geria.
- Monumento Natural del Islote de Halcones, estructura volcánica singular de 10,6 has se separa del Parque Nacional de Timanfaya al que pertenecía.
- Monumento Natural de Las Montañas de Fuego, conjunto de conos volcánicos localizados dentro del Parque Nacional de Timanfaya, se clasifica *ex novo* con una superficie de 392,9 has.
- Paisaje Protegido de Teneguime, anteriormente declarado como Paraje Natural de Interés Nacional, se incluye en esta nueva clasificación con la misma dimensión.
- Paisaje Protegido de La Geria, que formaba parte del antiguo Parque Natural de La Geria, se separa de éste y queda como espacio agrícola singular con 5.255 has.
- Sitio de Interés Científico de Los Jameos, tubo volcánico de 30,9 has, localizado dentro del antiguo Parque Natural del Volcán de La Corona, se desvincula de éste para ser reclasificado individualmente.
- Sitio de Interés Científico del Janubio, declarado en la ley anterior como Paraje Natural de Interés Nacional, se incluye en esta nueva categoría con la misma extensión.
- Reserva Natural Integral de Los Islotes, perteneciente al antiguo Parque Natural del mismo nombre, se desliga de éste para formar una unidad singular de 162,2 has.

La configuración del espacio protegido presenta una clara localización en el sector norte y

centro-occidental de la Isla, y prácticamente todos los municipios tienen dentro de sus delimitaciones alguno de estos entornos naturales a excepción de Arrecife. En este sentido y aunque en su interior no se encuentran núcleos de población, a excepción de La Geria que al ser un paisaje agrícola incluye pequeños asentamientos rurales, con apenas 500 habitantes, y el Parque Natural del Archipiélago Chinijo, donde se encuentra La Graciosa con algo más de 500 habitantes (que se incrementan en los meses de verano), las relaciones de estos espacios protegidos con el territorio circundante es conflictiva en tanto que coexisten con otros usos de suelo y con procesos territoriales limítrofes que repercuten negativamente sobre los mismos.

A este respecto, el desarrollo turístico y el incremento económico que ha experimentado la Isla en estos últimos años, ha posibilitado un aumento del bienestar social y económico, pero al mismo tiempo ha propiciado una degradación ambiental elevada, que se traduce por un aumento del consumo de espacio urbano, mayor número de edificaciones, construcción de nuevas infraestructuras viarias, ampliación de las aeroportuarias, crecimiento de población, localización de nuevas actividades, etc, lo que supone una fuerte presión sobre estos espacios naturales.

Asimismo y aunque existe una regulación de usos en estos entornos protegidos, la implantación de determinadas instalaciones y equipamientos en su interior, la afectación y falta de integración de las infraestructuras de acceso con el espacio protegido, las actividades permitidas y las no permitidas y, sobre todo, el número de visitantes que acuden anualmente a estos lugares.

8.4.1.1. La regulación de los usos en los espacios protegidos

Las *Leyes de Espacios Naturales* exigen la regulación de las actividades y usos de suelo en estos espacios para evitar usos incompatibles, preservar su conservación y delimitar sectores donde se pueden ubicar las diferentes actividades, equipamientos e infraestructuras destinadas a fines recreativos o didácticos, con el fin de fa-

cilitar la integración y el conocimiento de estos lugares e instrumentar los objetivos de conservación de estos espacios. Con la *Ley de Espacios Naturales* de 1987 se desarrollaron planes especiales de protección que sirvieron como base para la redacción de las nuevas figuras de planeamiento de acuerdo a la *Ley de Espacios Naturales de 1994*, donde se contemplan tres tipos de figuras de planeamiento:

- Plan Rector de Uso y Gestión para los Parques Nacionales y Parques Naturales.
- Normas de Conservación para Monumentos Naturales y Sitios de Interés Científico.
- Plan Especial de Protección Paisajística en el caso de Paisajes Protegidos.

La materialización de este planeamiento especial se ha hecho de forma tardía ya que a excepción del Parque Nacional de Timanfaya que cuenta desde 1990 con un *Plan Rector de Uso y Gestión*, en el resto de los espacios protegidos la aprobación de sus respectivos planes y normas se ha retrasado en el tiempo ya que prácticamente todos se han presentado de forma conjunta entre el año 2000 y el 2004²².

En cuanto al contenido de estos planes se centra en regular, a través de normas, el régimen de usos compatibles con el medio natural y la zonificación de los mismos. Dado que, a excepción de los paisajes protegidos, en su mayoría se trata de espacios naturales deshabitados y de enorme valor por la representatividad de sus elementos abióticos y la singularidad de sus ecosistemas bióticos, la normativa va dirigida a intentar que sobre los mismos no se desarrolle ningún tipo de actividad antrópica que modifique el equilibrio del sistema natural, ni extracciones de materiales que impliquen la pérdida o aceleración de procesos erosivos. Asimismo se prohíbe explícitamente cualquier tipo de edificación, ni fija ni temporal como camping,

caravanas, etc, así como la instalación de tendidos aéreos, antenas, aerogeneradores, parques eólicos, vertederos, etc. Con relación a actividades recreativas no tiene cabida ningún tipo de actividad deportiva, celebración, o actos multitudinarios, como conciertos, eventos deportivos, etc.

Con relación a los usos permitidos, se admiten determinados tipos de infraestructuras para la recepción de visitantes, como aparcamientos, accesos controlados para la realización de itinerarios, paseos o visitas guiadas. Algunos equipamientos culturales con el fin de facilitar la integración y el conocimiento de estos lugares, como centros de interpretación, aulas de la naturaleza, etc. Y servicios turísticos complementarios para ofertar a la población visitante, como restaurantes, tiendas, miradores, etc.

8.4.1.2. Impactos ambientales en los espacios protegidos

A pesar de estas medidas para controlar los usos y mejorar la protección, estos espacios sufren una degradación importante, no sólo por la presión antrópica a la que están sometidos, sino por la falta de control oficial para aplicar las normas e impedir que sobre ellos se localicen determinado tipo de actuaciones que provocan impactos ambientales, que inciden negativamente sobre la biodiversidad de estos enclaves (ver mapa 8.10). A continuación, se analiza una serie de elementos sobre los que habría que aplicar medidas correctoras con el fin de minimizar los impactos ambientales negativos sobre los espacios protegidos.

Visitantes

El turismo de sol y playa exige, cada vez más, respuestas renovadas y cualificadas ante los nuevos cambios del mercado internacional,

²² En el año 2000 se aprueba el *Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional de Los Volcanes* y un año después se presenta el del Parque Nacional del Archipiélago Chinijo. En relación a los Paisajes Protegidos, los dos existentes el de La Gería y el de Teneguime cuentan desde el año 2002 con sus respectivos Planes Especiales de Protección Paisajística. En cuanto a los Monumentos Naturales y Sitios de interés científico, las respectivas Normas de Conservación se van presentando de la siguiente manera. En el año 2002 Sitio de Interés Científico del Janubio. En el 2003 Monumento Natural de la Cueva de Los Naturalistas, Monumento Natural del Islote de Halcones, Monumento Natural de Las Montañas de Fuego. En el 2004 Monumento Natural de La Corona, Monumento Natural de los Ajaches, Sitio de Interés Científico de Los Jameos.

demandando servicios, actividades y recursos turísticos de calidad, siendo la naturaleza una mercancía básica en este nuevo proceso de producción turística. En el caso de Lanzarote, ello se traduce en un enorme interés por visitar los espacios protegidos que actúan como factor de atracción y como complemento del viaje, ya que no hay que olvidar que desde los inicios del turismo en la Isla, es precisamente la singularidad de los paisajes naturales y humanos lo que se ofrece como reclamo diferencial y atractivo añadido.

Sin embargo, a medida que se ha ido incrementando el turismo, la repercusión sobre este tipo de espacios adquiere dimensiones cada vez mayores, ya que de forma paralela, el número de personas que visita estos lugares también ha ido aumentando, con lo que la presión antrópica que se ejerce sobre estos espacios y los costos medioambientales que ello acarrea son muy altos.

En efecto, el número de turistas que visita anualmente estos lugares constituye uno de los fenómenos que mayor repercusión negativa tiene en los ecosistemas naturales, no sólo por el volumen de personas que se desplazan por estos lugares, sino también por el número de vehículos necesarios para la movilización de estos visitantes, que tal como se apuntó en páginas anteriores, cada uno de ellos realiza una media de 56,3 kilómetros por día, lo que multiplicado por el total supone un foco continuo de contaminación por emisión de partículas y ruidos. Todo ello contribuye al aumento del deterioro ambiental y a la reducción del turismo de calidad, que exige ambientes cuidados y bien conservados, totalmente contradictorios con la avalancha masiva de visitantes.

Aunar el disfrute de la naturaleza con la conservación de estos espacios es un asunto complejo que exige medidas de control para regular la presencia de visitantes, coordinando las visitas por medio de pases o entradas cerradas por día, utilizando además el transporte público para disminuir la presencia de vehículos particulares y reutilizar los beneficios obtenidos de las visitas para invertir en la mejora y regeneración de los mismos.

Extracciones de áridos

Una de las actividades que más afecta a la integridad de los valores paisajísticos y naturales de la Isla es la extracción de áridos. De forma tradicional esta práctica está muy arraigada utilizándose para los enarenados artificiales y para recubrir los muros que protegen los cultivos. Sin embargo en estos últimos años, y a pesar de su estricta prohibición, esta actividad se sigue manteniendo, motivada por el incremento en la demanda de materiales de construcción y por el trazado de las infraestructuras.

Las estructuras afectadas por este tipo de explotación son los conos volcánicos, la mayor parte de los cuales están afectados o han sido objetos de alguna extracción. Sin embargo también en La Geria en la que hay depositada gran cantidad de lapilli procedente de las erupciones históricas, está sufriendo una degradación progresiva de los sistemas de cultivo debido a las extracciones de este material.

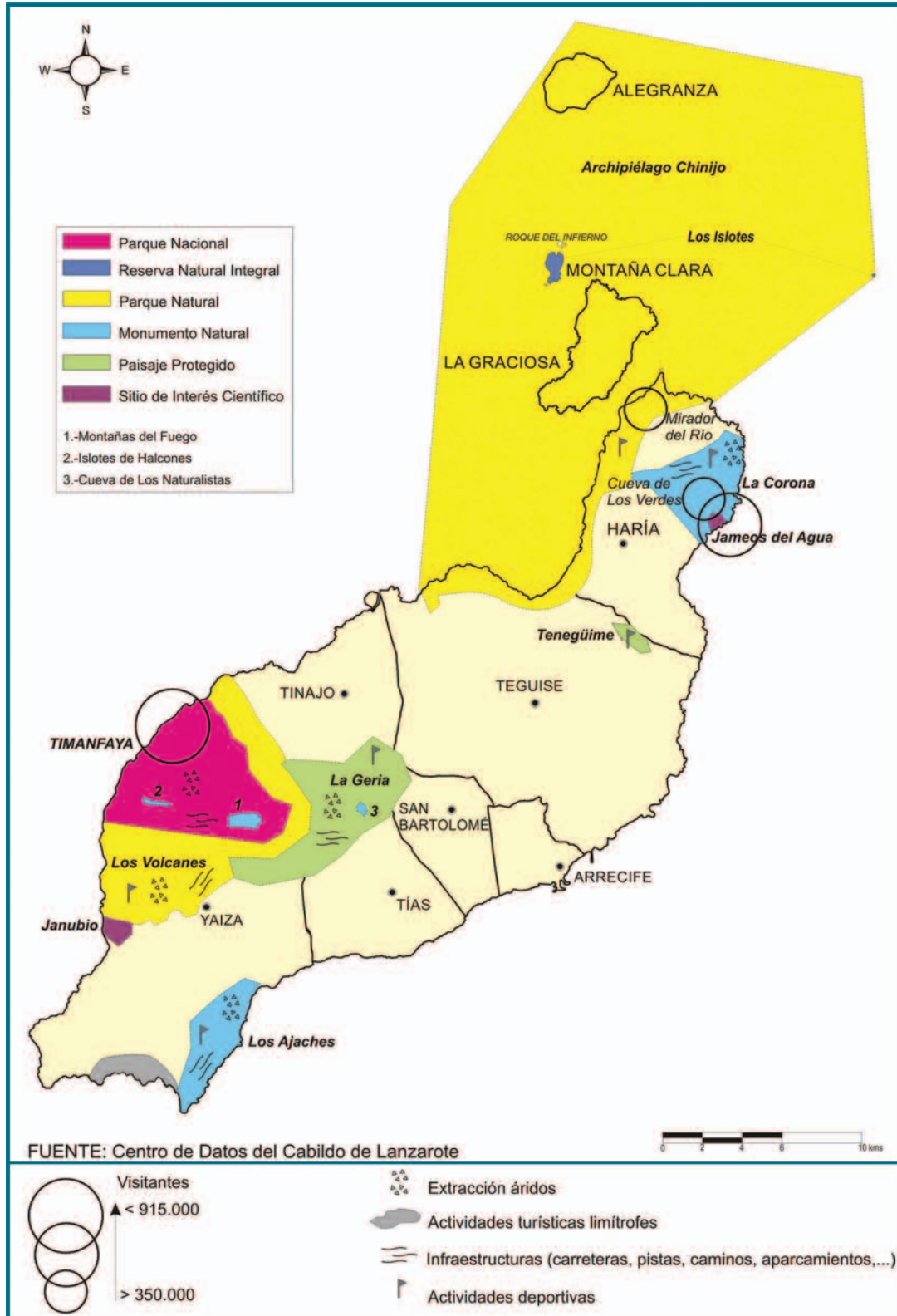
Este tipo de explotaciones se llevan a cabo, en ocasiones, a pesar de no contar con las preceptivas licencias ni autorizaciones previstas en la legislación específica, debido a un insuficiente nivel de control por parte de las administraciones competentes. Estas actuaciones tienen un alto impacto sobre el medio, y más cuando se trata de espacios protegidos donde la destrucción de algunas de estas estructuras volcánicas y la existencia de canteras abandonadas suponen alteraciones morfológicas y una amenaza para el equilibrio de estos elementos de gran valor natural.

Actividades turísticas limítrofes

La actividad turística, junto con la urbana, constituyen formas de ocupación y transformación del territorio muy intensas, ya que al ser espacios artificiales construidos, con gran profusión de elementos edificados e infraestructurales, presentan una gran densidad de uso. Y porque debido a su continuo proceso de crecimiento, dinamismo y cambio, modifican la naturaleza del espacio sobre el que se ubican.

En el caso de áreas turísticas limítrofes a espacios naturales el problema es aún mayor, ya que a medida que se va colonizando el espacio,

MAPA 8.10. LOCALIZACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES EN LOS ESPACIOS PROTEGIDOS



los elementos secundarios constituidos por el tejido residencial, las infraestructuras y los equipamientos, adquieren mayor importancia, y si no hay control, pueden llegar a apropiarse de los recursos naturales, dando lugar a lo que Hiernaux ha llamado 'turismo de implosión' es decir un turismo que primero coloniza y luego reconquista su propio espacio para convertirse en lugares de consumo por excelencia (Cáceres Morales, 2002; pág. 52-54).

La presión que está ejerciendo el desarrollo turístico de la costa sur de Yaiza, límite al Monumento Natural de Los Ajaches, proviene no sólo de la existencia de diversos complejos turísticos localizados en la zona de Playa Blanca, que suman más 17.000 plazas, sino de la localización de algunas de las construcciones junto al límite del mismo enclave natural, con una relación poco respetuosa con el medio natural. Y si bien es cierto que la *Ley de Espacios Naturales* ha servido para frenar algunos proyectos especulativos que amenazaban con extender el proceso urbanizador por toda la Isla, y en el caso de Yaiza suponía colonizar la costa, duplicando la superficie actual, ello no significa que el impacto actual que supone la actividad turística sea nimia ya que al ser los Ajaches un enclave de libre acceso también se ve afectado por el tránsito de personas, lo que aumenta su fragilidad.

De forma colateral también la actividad turística de la zona de Playa Blanca afecta a otro tipo de enclaves que si bien no son espacios protegidos propiamente dichos si forman parte del patrimonio cultural. Es el caso de las salinas del Berrugo y los hornos de cal y barrilla que constituyen vestigios del antiguo sistema industrial y que se han visto afectados por la presencia de nuevas construcciones (González Morales, 2003; pág. 35).

Asimismo y dentro de la utilización turística que incide de forma directa sobre estos espacios naturales se podría mencionar la práctica de camping, actividad que queda prohibida expresamente por las normas de uso dentro de estos espacios, pero que se practica en zonas limítrofes como es el caso del Camping de Papagayo con una cabida para 4.000 personas.

Y aunque es cierto que se trata del denominado ecoturismo con instalaciones más endebles y temporales, y un tipo de usuario más respetuoso con la naturaleza, cuando se acumula un gran número de personas ello supone una práctica de impacto, ya que acarrea también riesgos de invasión y generación de desechos, etc. En este sentido, se debería iniciar una política de prevención frente a la actitud de indolencia con relación al territorio, obligando a que los espacios naturales no se ofrezcan más allá de lo estrictamente necesario y que aquellos que lo contaminen contribuyan a su restauración (González Morales, 2003; pág. 388).

Infraestructuras: carreteras, pistas y caminos

La inclusión de estos espacios dentro de un territorio habitado y centrado en la actividad turística obliga lógicamente a la construcción de elementos infraestructurales necesarios para la conexión entre las diferentes partes del territorio y una accesibilidad concreta para llegar y circular por estos lugares lo que incluye carreteras, caminos y pistas que cumplen una función de paseo y visita y que se admiten como usos autorizados. Sin embargo, algunas de estas infraestructuras de acceso y recorridos llevan consigo trazados poco coherentes con estos enclaves, bien por estar mal integrados dentro del espacio protegido o por el asfaltado o tipo de pavimentación que utilizan. A este respecto, tal como se apuntan en alguna de las alegaciones planteadas en alguno de estos planes rectores, deberían utilizarse medidas de camuflaje, como sustitución de asfaltado por otro tipo de superficies, o utilizar colores compatibles para minimizar los impactos producidos por estos elementos.²³

En otros casos, lo que existen son demasiadas infraestructuras para acceder y transitar por estos espacios, lo que supone multiplicar posibilidades de recorrer estos enclaves, que en algunos casos deberían mantenerse más aislados, ya que incluso, y a pesar de las prohibiciones, se circula por pistas y también se realizan competiciones con vehículos. En este sentido en vez de contemplar una política de mejora de estas pistas se debería realizar una eliminación pro-

²³ ATAN: *Alegaciones a la aprobación inicial del Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Los Volcanes*. En: www.atan.org.

TABLA 8.11. ESCENARIOS DE CRECIMIENTO TURÍSTICO DE CAMAS EN LANZAROTE SEGÚN EL DOCUMENTO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE 1973

Núcleos	Ocupación del 47.4%		Ocupación del 62%		Ocupación del 75%	
	Plazas	Suelo (has)	Plazas	Suelo (has)	Plazas	Suelo (has)
Costa Yaiza	5.600	280	4.163	208	3.348	167
Costa Tías	4.500	73	3.341	55	2.685	45
Costa La Santa	3.250	162	2.413	121	1.939	97
Costa Arrecife, Teguise	3.000	50	2.227	37	1.790	30
Costa Este Haría	2.050	102	1.522	76	1.223	61
Total	18.400	667	13.666	497	10.985	400

Fuente: Memoria del PIOT de 1973. Elaboración propia.

gresiva de aquellas innecesarias o su reconversión en caminos peatonales.

Además de las infraestructuras de acceso y la propia circulación de vehículos que suponen un impacto visual y de ruidos importante, aparte de contribuir a la contaminación atmosférica, la presencia de grandes áreas de aparcamientos a la entrada de estos recintos, como es el caso del estacionamiento del Islote de Hilario, no contribuye a mejorar la calidad ambiental de estos espacios. Una posible solución sería fomentar el acceso mediante transporte público con lo que se reduciría la utilización del coche privado y la presencia de estas áreas reservadas a su estacionamiento.

Por último y aunque se trata de una cuestión que no afecta de forma directa a las infraestructuras de acceso, las señales informativas localizadas a la entrada de alguno de estos enclaves, provocan un impacto importante debido a sus dimensiones, por lo que se debería estudiar un diseño adecuado en cuanto al tamaño, color para que quedaran más diluidas e integradas.

Prácticas deportivas

Las normas que regulan el uso de estos espacios dejan perfectamente clara la estricta prohibición de actividades cinegéticas y prácticas deportivas, por entenderse que inciden negativamente en el equilibrio del medio y contribuyen a la pérdida de especies de gran valor por su singularidad. Sin embargo, en la práctica, se detectan

de forma puntual algunas actividades deportivas, como el tiro al blanco, automovilismo, caza furtiva de pardelas, que favorecen la degradación medioambiental y destrucción de especies protegidas. Asimismo la acción depredadora de animales introducidos por el hombre contribuye a desequilibrar estos ecosistemas.²⁴

En síntesis, se puede afirmar que el patrimonio natural de la isla de Lanzarote se encuentra afectado por determinadas actuaciones antrópicas derivadas tanto del desarrollo turístico que ha experimentado la Isla, como de la utilización de estos recursos por parte de la población, que están contribuyendo a su degradación. Apostar por un desarrollo económico en donde la población sepa utilizar y respetar el patrimonio natural como ejemplo para los visitantes, y por un turismo que no sea únicamente consumidor del territorio y usuario activo de los recursos, es el gran reto que tiene la Isla de cara a saber combinar sus intereses económicos con las demandas de calidad exigida por el turismo, que requiere ambientes naturales cuidados y bien conservados.

8.4.2. Figuras de planeamiento del actual modelo territorial de Lanzarote. Los diferentes planes insulares de ordenación territorial

8.4.2.1. El documento de planificación territorial de 1973

En 1973 ya existió un primer documento de planificación, antecedente de los *Planes In-*

²⁴ En el caso del Parque Natural del Archipiélago Chinijo, a estos problemas se suma la sobreexplotación del litoral por la pesca excesiva, hecho que incide en el aumento de su fragilidad (Pérez Chacón, 1993; págs. 517-532).

sulares de Ordenación del Territorio, que delimitó las áreas para el turismo en cinco grandes espacios con el horizonte del año 1985, en que se preveía una entrada de 500.000 turistas por año. Partiendo de este flujo de turistas y de unos índices de ocupación, se plantearon tres escenarios que están en relación con las camas necesarias para hospedar a esos turistas y que resumimos en la tabla 8.11.

Como se deduce también de la tabla, este documento de planeamiento orientó el crecimiento hacia los núcleos turísticos que en la actualidad lideran el turismo en la Isla, partiendo de la base de que gran parte de las camas ya construidas lo estaban entre Arrecife y Tías, dejando precisamente a estas urbanizaciones -y las que se construirían aquí-, como de inferior calidad, con mayor masificación en comparación con las otras áreas de la Isla.

Como quiera que el documento de planificación territorial de 1973 no introdujo un techo al crecimiento, a mediados de los años 80 ya existían, tal como hemos especificado en páginas anteriores, unas 290.000 camas entre las aprobadas y las previstas en el planeamiento insular en los distintos municipios costeros, que esperaban el momento oportuno para salir al mercado. Ni que decir tiene que tal cantidad de plazas atraería a un número importante de personas en edad de trabajar, es decir a una población joven con capacidad para procrear, con lo que el efecto concatenado sobre el crecimiento demográfico sería más que evidente.

8.4.2.2. El PIOT de 1991

Ante este contexto tenía que surgir un instrumento regulador que impusiera un mínimo de coherencia sin entorpecer la creación de nuevas camas. Ese papel lo juega el *Plan Insular de Ordenación del Territorio* de 1991, aprobado en este año, pero realmente redactado a finales de los años 80²⁵.

Es importante resaltar que el PIOT de 1991 nunca coartó la continuación del proceso constructor de más camas para el turismo, sino que

las delimitó en cantidad. Es más, el PIOT de 1991 permitía incrementar -en calidad y programación- la oferta de plazas en un 133% sobre las ya existentes. El PIOT no estableció mayores límites a las construcciones debido a los derechos adquiridos por los promotores de las urbanizaciones, ya que las plazas aprobadas y programadas estaban ubicadas en planes turísticos aprobados o en ejecución. De esta manera los Ayuntamientos siguieron teniendo un amplio margen para expedir licencias de construcción. Con todo el documento antes señalado -PIOT de 1991- dejaba bien claro que *“los propietarios promotores o Juntas de Compensación de los Planes Parciales o Especiales afectados por el PIOT deberían revisar o modificar el planeamiento, sometiéndolo a aprobación en la forma legalmente establecida, dentro del plazo máximo de seis meses”*, con lo que no se puede negar en absoluto el papel que jugó este Plan de introducir por primera vez un techo al crecimiento urbano.

El PIOT de 1991 supone entonces una reducción de algo más del 70% de las camas y suelo de uso turístico previsto a mediados de los años 80. De la misma manera, también plantea por primera vez el efecto adverso de la obsolescencia de las primeras construcciones turísticas realizadas en la Isla, por lo que el objetivo es que en la referencia del año 2000, se renovasen unas 7.200 plazas, así como la mejora en ese plazo de las condiciones de urbanización de unas significativas 222 has en núcleos de población turísticos (*Memoria del PIOT*, 1991; pág. 299).

Se produce también un proceso de concentración de los núcleos donde se construirían las nuevas camas, pues de los 35 núcleos planificados a mediados de los años ochenta, se pasa a tan sólo diez, limitando por ende el desarrollo turístico en suelo rústico. Destacaban sin duda y por orden de camas a edificar, las entidades de Puerto del Carmen con 31 mil (construidas y por construir), Costa Teguise con casi 20 mil y Playa Blanca con algo más de 18 mil. Estos tres núcleos concentraban el 82% del total planificado, con lo que el esquema territorial del PIOT de 1991 sigue mostrando un modelo turístico fuertemente polarizado sobre estos tres núcleos.

²⁵ Decreto 63/1991, de 9 de abril, por el que se aprueba definitivamente el Plan Insular de Ordenación Territorial de Lanzarote. Boletín Oficial de Canarias del 17 de junio de 1991.

TABLA 8.12. PLAZAS TURÍSTICAS TOTALES PREVISTAS EN EL PIOT DE 1991 PARA EL AÑO 2000 SEGÚN NÚCLEOS TURÍSTICOS CON INDICACIÓN DE HECTÁREAS EN LANZAROTE

Núcleos	Camas turísticas	Hectáreas ocupadas
Puerto del Carmen (Tías)	31.085	708
Costa Teguise (Teguise)	19.663	765
Playa Blanca (Yaiza)	18.227	1.576
La Santa Sport (Tinajo)	6.143	128
Arrecife (Arrecife)	3.180	777
Puerto Calero (Yaiza)	1.500	71
Charco del Palo (Teguise)	1.462	36
Playa Quemada (Yaiza)	900	60
Oasis de Nazaret (Teguise)	800	29
Island Homes (Teguise)	740	27
Otras	-	1.139
Total Lanzarote	83.750 (1)	5.316

(1) La suma de las camas aquí expuestas ascienden a 83.700, aunque en el PIOT se refleja la cifra de 83.750. Fuente: *Boletín Oficial de Canarias* de 17 de junio de 1991. Elaboración propia.

En efecto, a la vista de la tabla anterior puede observarse como el PIOT de 1991 aportó un interesante modelo territorial en el que además de limitar el techo de camas, también lo hacía en cuanto al número de núcleos con potencialidad turística, clasificándolos a su vez según su importancia y función residencial, de la siguiente manera:

1. Centros de alojamiento y servicios turísticos (con porcentaje significativo de residencia estable): Puerto del Carmen; Costa Teguise; y Playa Blanca.
2. Núcleos turísticos con alojamiento y servicios turísticos (con porcentaje significativo de residencia estable): Puerto Calero-Cortijo Viejo y La Santa.
3. Núcleos con alojamientos turísticos y/o residenciales: Charco del Palo; Island Homes; Playa Quemada y Oasis de Nazaret²⁶.

Por otro lado, no menos interesantes fueron las siguientes cláusulas que se introducían en aras de una oferta más cualitativa y competitiva con relación a los nuevos centros turísticos que estaban surgiendo a nivel mundial y, si bien es verdad, que no llegó a limitar la construcción de los establecimientos extrahoteleros, como de hecho se hizo más adelante, sí que impuso unos estándares mínimos de calidad, que recogemos

a continuación y que, de un modo u otro, han servido de precedente para la normativa ulterior²⁷:

1. La nueva oferta hotelera debería suponer al menos, el 25% del total de las nuevas plazas turísticas en los núcleos turísticos consolidados (Puerto del Carmen; Costa Teguise, Playa Blanca y La Santa Sport). Por su parte, la categoría de los nuevos establecimientos hoteleros en los núcleos de población turística serían como mínimo de cuatro estrellas.
2. La nueva oferta extrahotelera (apartamentos, bungalows y villas) tendrían la clasificación de cuatro llaves como mínimo.
3. La superficie construida mínima se establecía en 70 y 35 m² de uso alojativo por unidad y por plaza respectivamente en los nuevos apartamentos y bungalows; mientras que sería de 120 y 40 m² por unidad y plaza en las nuevas villas. En dichos indicadores se consideran englobados los servicios comunes correspondientes (salones, restaurantes, deportivos cubiertos, etc).
4. La superficie mínima de la parcela edificable se establecía a partir de un estándar de 50 m² de parcela neta por plaza en los nuevos apartamentos y bungalows y de 1.000 m² de parcela neta por unidad en las nuevas villas, con la condición añadida de que la superficie de parcela no edificada se destinaría

²⁶ PIOT de 1991, artículo 2.2.2.3, apartado b.

²⁷ PIOT de 1991, sección 2ª; artículo 3.3.2.2.

obligatoriamente al ajardinamiento o a instalaciones deportivas al aire libre (piscinas, canchas de tenis, etc).

5. Los hoteles que fuese necesario su remodelación debido a su obsolescencia comercial, tendrían que acogerse a una categoría mínima de tres estrellas, manteniendo la original si fueran de categoría superior.
6. Los apartamentos, bungalows y villas que exigieran ser remodelados, tendrían la categoría mínima de tres llaves, manteniendo también la original si fuesen de categoría superior.

Todo lo anteriormente comentado quedaba perfectamente delimitado dentro de los cánones de crecimiento que marcaba el PIOT, esto es, las mentadas 47.750 nuevas camas como máximo; 7.200 camas remodeladas por obsolescencia; y la mejora de las urbanizaciones existentes en una extensión de 222 has.

La declaración de la Isla como Reserva Mundial de la Biosfera en 1993, contribuyó sin duda a apoyar las limitaciones que imponía el PIOT de 1991, ya que suponía un cierto reconocimiento a la evolución social, económica y territorial equilibrada de la Isla y que derivaban del citado PIOT. Son por tanto hechos complementarios y que desembocan uno en el otro²⁸. Es además un periodo en el que Lanzarote vive una relativa crisis turística, con una ocupación que sólo se consigue salvar a través de la caída de los precios, de ahí que el recorte de camas se asuma progresivamente sin grandes dificultades. Pero en 1996 vuelve a despegar con fuerza la actividad turística y ahora más que nunca era preciso poner en práctica las acciones sostenibles emanadas y recomendadas por la Reserva Mundial de la Biosfera.

8.4.2.3. La revisión del PIOT de 2000

Llegamos entonces al *Decreto de aprobación definitiva de la revisión parcial del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote* del año 2000, conocido como 'moratoria turística'²⁹. No obstante y al igual que había sucedido con el PIOT

de 1991, su aprobación definitiva se retrasó algo de tiempo (2 años), concluyendo en el 2000. Este hecho propició el acelerado ritmo de muchos promotores y ayuntamientos para obtener y aprobar nuevas licencias de construcción con fines turísticos. El Cabildo de Lanzarote recurre estas licencias, que suponen un total de 11.113 nuevas plazas alojativas. En concreto se han denunciado 29 nuevas licencias en Yaiza y Tegui, retirándose posteriormente el Cabildo de dos de ellas, por lo que mantiene unos 27 pleitos con los ayuntamientos de la Isla.

El objetivo central de la revisión del PIOT, como recoge el preámbulo de este documento, se basó en la evolución fuertemente insostenible que la Isla había mantenido hasta entonces a pesar de que la crisis turística de varios años del primer lustro de los noventa, apaciguó los ritmos de crecimiento. De esta manera, se decía en el preámbulo del Decreto de 2000:

“el tiempo transcurrido desde su entrada en vigor; el desajuste entre sus previsiones y los procesos de adaptación del planeamiento general y de desarrollo de los municipios lanzaroteños; la aprobación de la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias; la Estrategia de Lanzarote en la Biosfera; la evolución de la población y la rápida irrupción del turismo, que han propiciado en poco más de un decenio, que el suelo insular ocupado aumente el 5% y la densidad territorial se haya incrementado más de un 60%, aconsejan revisar el documento, si quiera sea parcialmente, para atajar la degradación ecológica y paisajística en la isla, adoptando las medidas de contención y de programación del crecimiento que se han considerado más oportunas”.

Así, se configuran como principales objetivos de la revisión del año 2000, la reducción del ritmo de crecimiento turístico y residencial, además de la mejora cualitativa de la oferta de alojamiento turístico, lo que afecta primordialmente a los Títulos Segundo y Cuarto de las *Normas del Plan Insular*, referido a los núcleos turísticos y Arrecife, en lo que hace mención a la

²⁸ Fruto de este reconocimiento será la Conferencia Mundial sobre Turismo Sostenible de 1995, realizada en Lanzarote y auspiciada por la Organización de Naciones Unidas.

²⁹ Decreto 95/2000, de 22 de mayo (BOC de 29 de mayo de 2000).

TABLA 8.13. PARÁMETROS DE CARGA MÁXIMOS DE LOS NÚCLEOS DE POBLACIÓN DE LANZAROTE SEGÚN LA REVISIÓN DE 2000 DEL PIOT

Núcleos	Capacidad de camas turísticas	Superficie (has)
Puerto del Carmen	30.821	708
Costa Teguise	32.300	765
Playa Blanca	26.390	1.576
La Santa Sport	1.230	128
Arrecife	1.735	777
P. Calero - C. Viejo	1.415	71
Charco del Palo	292	36
Playa Quemada	300	n.d.
Oasis de Nazaret	-	29
Island Homes	614	27
Otros	-	1.139
Total	95.097	5.256

Fuente: Decreto 95/2000, de 22 de mayo (BOC de 29 de mayo de 2000). Elaboración propia.

nueva previsión de distribución de la población por municipios y a la programación de las nuevas plazas alojativas, en sus distintos usos para el período 2000 - 2010, sin establecer o modificar clasificaciones de suelo.

De esta manera se llega a las cifras anteriores que suponen una modificación significativa con respecto al documento de 1991, pues no sólo se introduce un cambio en el número de camas posibles con el horizonte de 2010, sino que también se refleja un techo para las camas residenciales según los diferentes núcleos de la Isla, con lo que se intenta un mayor acercamiento a la verdadera capacidad de carga de cada núcleo.

Con todo ello, y tal como se puede apreciar, la propuesta máxima de camas turísticas con la revisión de 2000 ascendía a 95.000, esto es 10.707 camas más en comparación con las 1991. La superficie disponible para construcción sigue siendo casi la misma que en 1991, es decir 5.256 has de 2000 frente a las 5.316 has de 1991. En este sentido, los núcleos de costa Teguise y Playa Blanca son los que presentan mayores posibilidades de crecimiento, mientras al otro gran centro turístico, Puerto del Carmen, se le asignan prácticamente las mismas camas. En conjunto, las dos entidades para las que se prevé un mayor desarrollo, obtienen con la revisión unas 10.707 nuevas camas, de las cuáles 6.657 son para Playa Blanca y 2.500 para Costa Teguise. El resto de los núcleos turísticos pierden plazas, algunos

de forma significativa como La Santa Sport, que reduce su número en 5.000 camas.

En general, con la revisión de 2000, se avanza hacia un modelo -que ya se había iniciado en 1991- de concentración de la actividad turística en tres grandes polos: Puerto del Carmen, Costa Teguise y Playa Blanca, evitando la dispersión del fenómeno urbanizador y suponiendo un consumo de territorio similar. En relación con esto es importante resaltar la mayor ocupación territorial que, por cama, se realiza con la revisión de 2000 en comparación con la situación de 1991, y que responde a los nuevos parámetros de calidad en el que las plazas de mayor categoría necesitan de más superficie por ley en relación con las de menor calidad. Aparte de esto en la revisión del 2000 -a diferencia de 1991-, también se estaban incentivando los alojamientos con oferta complementaria asociada a los nuevos alojamientos, como es el caso de los campos de golf, complejos acuáticos, puertos deportivos, etc. Es por tanto un modelo de calidad en el que en principio la sociedad parece estar de acuerdo, aunque esto se hace a costa de un consumo de territorio que, por mucho que se intente compaginar con la integración ambiental de los nuevos complejos, siempre va a estar presente.

Importantes son, por tanto, los parámetros cualitativos que introducía la revisión de 2000 y que serán el precedente de la regulación que haría en enero del año siguiente las *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Cana-*

TABLA 8.14. DIFERENCIA DE CATEGORÍAS DE SUELO ENTRE EL PIOT DE 1991 Y LA PROPUESTA DE REVISIÓN DE 2002

	PIOT 1991		Revisión de 2002		Diferencia	
	Superficie (has)	Superficie %	Superficie (has)	Superficie %	Has	%
Forestal	84	0,1	31,1	0,04	- 52,9	- 62,98
Minero	1.009	1,2	930,5	1,10	- 78,5	- 7,78
Agrícola	13.975	16,6	15.792,0	18,68	+ 1.817,0	+ 13,00
De valor natural-ecológico	31.008	36,8	44.230,8	52,31	+ 13.222,8	+ 42,64
De valor paisajístico	20.945	24,9	10.105,5	11,95	- 10.839,5	- 51,75
Entorno de monumentos	421	0,5	233,1	0,28	- 187,9	- 44,63
Litoral y costero	1.246	1,5	433,6	0,51	- 812,4	- 65,20
Resto	8.014	9,6	5.199,6	6,15	- 2.814,4	- 35,11
Máximo ocupable por núcleos	7.415	8,8	7.596,0	8,98	+ 181,0	+ 2,44

Fuente: Documento de Aprobación Inicial de la Revisión de 2002. Elaboración propia.

rias. En esta línea, se prohibía toda oferta de alojamiento que no fuera hotelera con categoría de cuatro o más estrellas y con una superficie mínima de 60 m² por cama, al igual que se incentivaba la remodelación de la planta obsoleta. De igual modo, y es interesante destacar esto por lo que conlleva en cuanto a consumo de territorio, de los alojamientos propuestos como ya indicábamos, los nuevos hoteles deberían ir acompañados de una oferta complementaria, de tal manera que "el porcentaje de plazas turísticas ejecutadas respecto del total programado, no podrá superar en más de un 25% al porcentaje de edificabilidad de los equipamientos complementarios igualmente desarrollados respecto del total programado."³⁰

A la revisión del PIOT de mayo de 2000, se le superpone en enero de 2001 el Decreto 4/2001 de Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias. Este Decreto extrapola al resto del Archipiélago lo que en Lanzarote había venido siendo ya una necesidad: la fijación de unos determinados ritmos de crecimiento. No es por tanto, ni la revisión de 2000 de Lanzarote tampoco lo fue, una moratoria en sentido estricto como ha venido siendo *vox populi*, pues las camas hoteleras de mayor calidad asociadas a oferta complementaria contaban con luz verde, al igual que los alojamientos rurales y la remodelación de los complejos obsoletos. Es más, el Decreto 4/2001 del Gobierno de Canarias corrobora aún más la revisión de 2000 de Lanzarote, pues en lo sustancial no se producen cambios con ésta.

8.4.2.4. La propuesta de revisión del PIOT de 2002

Por último, en el año 2002 se vuelve de nuevo a revisar el PIOT como consecuencia de la adaptación de éste al *Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de los Espacios Naturales de Canarias*, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo. De la misma manera, la revisión se justificaba por la entrada en vigor de las *Medidas Urgentes en Materia de Ordenación del Territorio y del Turismo de Canarias*, según la Ley 6/2001, de 23 de julio.

En cualquier caso, tenemos que destacar que sólo se trata de una aprobación inicial que no ha recibido la aprobación definitiva y, por tanto, no se ha publicado en el *Boletín Oficial de Canarias*. No obstante, adelantamos algo de lo que se propone aquí en la tabla 8.14 que era, por lo demás, muy ilustrativa de las mayores medidas conservacionistas adoptadas en las mencionadas normativas:

A este respecto los aspectos más destacados son:

1. El fuerte incremento de la superficie protegida en atención a los valores naturales y ecológicos, que en este documento representaban el 52% de la superficie insular, frente al 37% de 1991, lo que significa un importante alza.
2. También hay que señalar un ostensible aumento de la superficie protegida con criterios

³⁰ Artículo 2.4.1.1; apartado B.3.

TABLA 8.15. PARÁMETROS DE CARGA MÁXIMOS DE LOS NÚCLEOS DE POBLACIÓN DE LANZAROTE SEGÚN LA REVISIÓN DE 2002 DEL PIOT

Núcleos	Capacidad de camas turísticas		Superficie (has)	
	Revisión 2002	Diferencia revisión 2000-2002	Revisión 2002	Diferencia revisión 2000-2002
Puerto del Carmen	30.595	- 226	745	+ 37
Costa Teguisse	26.849	- 5.451	765	0
Playa Blanca	21.250	- 5.140	952	- 624
La Santa Sport	1.230	0	101	- 27
Arrecife	1.735	0	1.087	+ 310
P. Calero - C. Viejo	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Charco del Palo	150	- 142	22	- 14
Island Homes	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Costa Quemada	1.415	+ 775	71	+ 11

Fuente: Documento de Aprobación Inicial de la Revisión de 2002. Elaboración propia.

de productividad agraria (un 13% más) y que repercute parcialmente en una disminución de algo más de 10 mil hectáreas del espacio protegido por sus valores paisajísticos.

3. Por su parte, la disminución de los suelos rústicos de protección forestal, de litoral y costero, además del definido con criterios culturales, se justifican no por una merma de los mecanismos de protección establecidos para dichas categorías, sino como una redefinición de los contornos inicialmente poco precisos en el PIOT de 1991 y que asume la revisión de 2000.

En cuanto al espacio turístico, es evidente que la reclasificación de este suelo en el año 2002 repercute en una disminución, tanto del número de camas como de la superficie afectada, pues propugnaba la extinción de varios planes parciales como son los de Playa Quemada, Costa Playa Quemada, Playa Blanca, la SAU número ocho de Puerto del Carmen, así como las fases dos, tres, cuatro y cinco del Centro de Interés Turístico Nacional de Montaña Roja, localizados en Costa Teguisse y Playa Blanca, que tal como puede observarse en la tabla 8.15, son lo que experimentan una mayor reducción. Asimismo y como es lógico suponer, ello implicaba importantes indemnizaciones a los promotores ya que en su momento incurrieron en gastos de estudio y elaboración de los proyectos de urbanización, así como a los propietarios de las parcelas afectadas.

Con este diseño territorial básico se pretendía volver de nuevo al techo de las casi 84.000

camas propuestas por el PIOT de 1991, aunque reiteramos que este documento no ha tenido aún la aprobación definitiva y, por tanto, carece de la oportuna validez. Solo la revisión de 2000 y las modificaciones puntuales que ha tenido como por ejemplo la de enero de 2005³¹ por el que, entre otros, se regulan los sistemas generales insulares y el turismo rural, son los que tienen la validez jurídica en la actualidad.

8.4.3. Consolidación de la protección espacial: aprobación de la Isla como Reserva de la Biosfera

La idea de Reserva de la Biosfera nace en 1968 tras una conferencia de la UNESCO sobre conservación y uso racional de los recursos naturales que dio lugar a la creación del Programa MAB (*Hombre y Biosfera*) destinado a la conservación de la naturaleza y promoción del desarrollo. La evolución del concepto ha ido evolucionando desde los primeros años en que se declaran como Reservas de la Biosfera espacios naturales sin apenas ocupación humana, hasta estos últimos años en que el propio concepto de conservación se modifica y se incluyen áreas pobladas dentro de enclaves singulares, precisamente dentro de la idea de encontrar el equilibrio entre conservación y progreso económico. De hecho entre las más de 300 zonas declaradas como Reservas de la Biosfera existe una amplia representación de ecosistemas diversos junto con paisajes altamente humanizados.

³¹ Decreto 176/2004, de 13 de diciembre (BOC de 26 de enero de 2005).

En 1993 Lanzarote recibe la declaración de Reserva de la Biosfera a petición del Cabildo. En su denominación primó la excepcionalidad de sus estructuras volcánicas, el valor de sus ecosistemas naturales y la belleza de su paisaje agrícola, frente a una ocupación humana intensa, un desarrollo turístico muy desarrollado y una progresiva pérdida de sus paisajes tradicionales. Y es precisamente esta dicotomía entre una parte del territorio insular, donde predominan espacios naturales de alto valor frente a la otra mitad que presenta un desarrollo urbano y humano muy considerable, donde reside el interés de su denominación al configurar un espacio modélico para observar como se conjugan la conservación de su patrimonio territorial con el desarrollo económico³².

A partir de 1996 se crea el Consejo de la Reserva de la Biosfera como órgano representativo para cumplir con los compromisos adquiridos que incluye las funciones de conservación de los paisajes y ecosistemas, desarrollo económico y humano sostenible y apoyo a la investigación y educación ambiental. Para ello comienzan a desarrollarse una serie de Acciones y Programas enfocados a analizar la situación actual y plantear propuestas dirigidas a la solución de los problemas del territorio insular y garantizar su futuro en términos de sostenibilidad, dada la importancia que supone esta declaración de cara a mejorar la imagen turística de Lanzarote, integrarse en programas de investigación y suscribirse a las ayudas que se conceden como apoyo al desarrollo.

En este sentido, el Cabildo como promotor de la idea y consciente de la importancia que supone para Lanzarote corregir los desajustes derivados del desarrollo turístico y preservar su patrimonio natural, ha hecho un gran esfuerzo por coordinar y apoyar todas las acciones dirigidas a conseguir estos objetivos, implicarse en los proyectos y suscribir el compromiso político de adoptar las resoluciones al respecto. Asimismo hay que resaltar la existencia de una

exhaustiva información sobre la Reserva de la Biosfera en la página web del Cabildo www.cabildolanzarote.com, que permite conocer en detalle las acciones, programas y trabajos desarrollados a lo largo de estos últimos años, lo que resulta de una enorme utilidad de cara a conocer y evaluar sus resultados.

8.4.3.1. El Programa Estrategia Lanzarote en la Biosfera

El primero de estos trabajos es *Estrategia Lanzarote en la Biosfera* que se inicia en 1997 y culmina en 1998 con un *Documento para el Debate* donde se analizan de manera exhaustiva los puntos de conflicto del territorio insular (aspectos poblacionales, económicos, urbanísticos y ecológicos) desde su situación actual hasta su evolución futura. Estos estudios previos, que tienen el mérito de haber puesto en evidencia los grandes problemas que afectan al territorio insular desde una perspectiva crítica y dirigida a la búsqueda de soluciones, (aunque, en opinión de algunos colectivos, presentan ciertas contradicciones internas derivadas de la fragmentación de los trabajos, ausencia de datos, falta de coordinación entre los diversos análisis, etc) son en definitiva el punto de arranque para poner sobre la mesa el estado de la cuestión.³³

Los resultados obtenidos dibujan un panorama difícil y con un desarrollo poco sostenible con relación a diferentes áreas temáticas estudiadas: un crecimiento desmesurado de población tanto residente como flotante. Un desarrollo económico poco equilibrado centrado en el sector inmobiliario y abandono de las actividades tradicionales. Una sobredimensión del espacio construido para uso residencial y turístico que conlleva la colonización de nuevas áreas, mala calidad de la oferta alojativa y un excesivo despliegue de infraestructuras de acceso. Un medio ambiente degradado por la contaminación, emisión de gases, excesivo consumo de energía, etc.³⁴

³² Es precisamente en la Conferencia Internacional sobre Reservas de la Biosfera celebrada en Sevilla en 1995, donde se acuerda utilizar las Reservas como modelos de experimentación de ordenación del territorio y desarrollo sostenible.

³³ Véase El Guincho (1998): "*Las conclusiones de El Guincho*". *Cuadernos del Sureste*, nº 5/6, Arrecife; págs. 156-165, donde se hace un análisis crítico y exhaustivo de los diferentes estudios sectoriales que engloban la estrategia.

³⁴ A este respecto las conclusiones que se obtienen de los estudios ambientales previos indican que las emisiones de gases producidas por el transporte aéreo y por la utilización masiva de automóviles, sitúan a la Isla en niveles de contaminación superiores a la media de la Unión Europea.

Para acompañar estos análisis se utilizan dos Escenarios Alternativos. El denominado Escenario de Riesgo determinado por las pautas de crecimiento tendencial, donde si el número de turistas y la población residente siguen incrementándose hasta alcanzar un total de 191.000 habitantes, la mayor parte de los sectores ambientales, sociales y económicos empeorarían. Y el Escenario L+B donde si se introducen las medidas correctoras propuestas por la Estrategia y se reduce el número de turistas y la población residente a 147.000 habitantes, la mayor parte de los sectores mejorarían o se mantendrían estabilizados.³⁵

Las orientaciones generales dirigidas a modificar la situación de partida, preservar el territorio y controlar y mejorar el desarrollo económico se concretan en 8 grandes líneas de acción que se despliegan en diversos programas complementarios, cada uno de ellos con sus objetivos, programación temporal, coste económico y agentes implicados:

1. Una moratoria a 10 años que limite el ritmo de crecimiento turístico, con un programa concreto de aplicación para limitar el crecimiento a 8.600 nuevas plazas.
2. Reconstruir desde la singularidad de Lanzarote una identidad cultural. Esta línea se despliega en 2 programas dirigidos uno a la creación de un centro temático de investigación y otro a la protección y uso del patrimonio cultural.
3. Mantener el bienestar, la vertebración y la convivencia a partir de 4 acciones centradas en facilitar la incorporación laboral, integración, prevención y participación social.
4. Romper el monocultivo del alojamiento turístico apostando por la calidad y diversificación. Esta línea integra varios programas basados en la promoción de un modelo turístico de calidad y desarrollo y potenciación de las actividades tradicionales.
5. Construir la capitalidad y mejorar la vida urbana en Arrecife incorporando 6 actuaciones

enfocadas a impulsar planes de ordenación, urbanización y rehabilitación urbanas.

6. Gestionar, conservar y recuperar el patrimonio natural propiciando programas de restauración, sensibilización y gestión medioambiental.
7. Gestionar con criterios de sostenibilidad los servicios ambientales básicos centrados en agua, energía, residuos y transporte.
8. Crear un observatorio Insular sobre sostenibilidad y calidad de vida en Lanzarote.

En esencia, estos programas van dirigidos a dibujar un escenario de control del desmesurado crecimiento anterior, con la reducción del número de turistas, mejora de la vida urbana y social y disminución del consumo de energía y emisión de vertidos. Sin embargo, se detectan algunas contradicciones, tal como se apunta en alguna de las críticas planteadas en los estudios previos, en materia de infraestructuras³⁶. En efecto, el conjunto de intervenciones que en esos momentos estaban en marcha, como la ampliación del aeropuerto, el nuevo trazado de carreteras, las ampliaciones de los puertos de Playa Blanca y Órzola, etc, representan proyectos contradictorios con los criterios de sostenibilidad definidos en la Estrategia, ya que suponen no sólo construcciones de gran envergadura que consumen territorio y fondos públicos, sino que además significa incrementar el número de visitantes que acceden a la Isla, con el consiguiente aumento del consumo de energía y emisión de gases producidos por un mayor tráfico aéreo y privado, además de evidenciar la falta de coordinación entre las diferentes políticas sectoriales.

En cuanto a su puesta en práctica, a pesar de la voluntad política para respaldar estas grandes directrices y del apoyo de un sector de la población, consciente y crítico con el proceso de degradación que está sufriendo la Isla, (en este sentido destacar que según la encuesta realizada en el año 2003 sobre temas insulares, los

³⁵ Para algunos autores el Escenario de Riesgo plantea incluso un crecimiento inferior al experimentado en estos últimos años, por lo que las previsiones serían todavía peores que las planteadas. En relación al Escenario L+B, la disminución de los impactos negativos, si bien es verdad que mejoraría la situación, conduciría a un crecimiento sostenido pero no a un verdadero desarrollo sostenible. Véase El Guincho (1998): "Una lectura crítica de la Estrategia Lanzarote en La Biosfera". Cuadernos del Sureste, nº 5/6, Arrecife; págs. 50-61.

³⁶ Véase El Guincho (1998): "Los sectores ambientales claves". Cuadernos del Sureste, nº 5/6, Arrecife; págs. 130-137, donde se analiza desde un punto de vista crítico y con mayor profundidad este tipo de actuaciones.

TABLA 8.16. ESTIMACION DE LA EVOLUCION DEL NUMERO DE TURISTAS Y PLAZAS EN LANZAROTE. 1997-2007

Años	Turistas medios diarios	Plazas turísticas
1997 (Estimación)	44.226	53.285
2007 (Estimación)	50.886	61.285
Diferencia (Estimación)	6.640	8.000

Fuente: www.cabildodelanzarote.com/biosfera.cap.6.1 pág. 1.

ciudadanos de la Isla ante la pregunta formulada sobre qué actuaciones debería acometer Lanzarote para que continuase siendo Reserva Mundial de la Biosfera contesta mayoritariamente al ítem que proponía “*que no se construyan más plazas turísticas*” en la Isla). De todos estos programas, el primero que se lleva a cabo es el denominado *Aplicación de una moratoria turística a 10 años*.

Los objetivos en los que se basa este programa es la contención del ritmo de crecimiento turístico, cuyos datos previos sobre la oferta turística muestran un panorama de clara insostenibilidad, para intentar que el aumento de población flotante no desborde las limitaciones del sistema insular. La propuesta es establecer una ‘moratoria’ con relación al crecimiento turístico durante los próximos 10 años basados en los siguientes criterios:

- El número de turistas que diariamente se aloja en la Isla no debe superar en 10 años la cifra de 51.000 visitantes, lo que significa que el incremento total en este periodo no puede exceder los 6.700.
- La oferta de alojamiento no se debe ampliar en más de 10.707 plazas, sin llegar a superar antes de 2007 las 61.300 plazas estimulando la sustitución de plazas obsoletas.

En este sentido, algunos autores se cuestionaron estas medidas de control al ser contradictorias con el modelo de calidad turística que se pretende, ya que el nivel de la oferta turística de la Isla y el deterioro del entorno construido y medioambiental han sido rebasados con creces. Por ello, su postura es no tanto limitar el crecimiento del parque alojativo, sino paralizar el proceso no construyendo ni una sola cama más, e ir reduciendo en los próximos años la oferta por medio de la renovación-reconversión de

las edificaciones obsoletas (Perdomo, 2002; PÁGS. 7-9).

La puesta en práctica de este programa no se ha cumplido ya que las expectativas de crecimiento de la oferta turística han superado los límites impuestos. Según algunos autores, el cupo de alojamientos turísticos previstos para estos diez años se ha cubierto en la primera etapa y no se ha conseguido repartir la cuota de forma escalonada (Díaz Fera, 2001). En efecto, tal como se puede apreciar en la tabla 8.6 el número de plaza contabilizadas para el año 2003 alcanzó las 69.162, lo que significa un aumento en torno al 13% sobre el estimado. En ello tiene una gran responsabilidad los Ayuntamientos turísticos de la Isla, facilitando licencias incluso de forma ilegal, por ello los pleitos que tiene presentado el propio Cabildo contra estos Ayuntamientos.

Las causas que se apuntan en este sentido son varias y han sido señaladas en páginas anteriores: el aumento de nuevas construcciones, en muchos casos de segunda residencia en núcleos turísticos; concesión de un ingente número de nuevas licencias que adquirieron plenamente sus derechos edificatorios debido al tiempo que transcurre entre el anuncio de la moratoria y su puesta en práctica a raíz de la revisión del PIOT y la falta de control y claridad en lo referente a la oferta ilegal. El resultado, aparte de los acelerados ritmos de construcción, es la aparición de nuevas construcciones sin que se haya producido una mejora de la oferta alojativa ya existente.

No obstante, y a pesar de que las previsiones no se cumplieron, este programa de actuación sirvió para que las Instituciones Públicas asumieran el compromiso de intervenir y ofrecer una cobertura institucional jurídica y política para la contención del crecimiento

urbanístico. Así en la *Revisión del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote* del año 2000, se pone de manifiesto, tal como se ha especificado en páginas anteriores, la clara intencionalidad de asumir la *moratoria* e intervenir en las condiciones del desarrollo urbanístico de Lanzarote limitando el crecimiento de la oferta de baja calidad, primando solamente la construcción de hoteles de 4 ó 5 estrellas. Asimismo, el Gobierno de Canarias publica en el año 2001 un Decreto por el que se acuerda la formulación de las *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias* donde se recogen varias de las propuestas planteadas desde Lanzarote, como reducir el número de plazas turísticas para paliar las dificultades del sector y frenar la pérdida de calidad del entorno construido y medioambiental.

8.4.3.2. El Programa Life Lanzarote 2001-2004

En el año 2000 se presenta un nuevo Programa a la Unión Europea denominado *Life Lanzarote 2001-2004* solicitado asimismo por el Cabildo. Esta propuesta está dirigida a explorar nuevas herramientas destinadas a controlar el crecimiento de la oferta turística y buscar instrumentos legales, financieros y administrativos para instaurar una ecotasa turística, para resolver el problema de las plazas turísticas, sin construir pero con derechos consolidados, acometer las mejoras medioambientales pertinentes, además de retomar las propuestas planteadas en la *Estrategia Lanzarote en la Biosfera*. Es decir, que a través de este programa, la Unión Europea apoya y financia la iniciativa del Cabildo para contar con tributos ambientales específicos para abordar la protección de la biodiversidad y emprender las acciones necesarias, mediante nuevas líneas de financiación y fiscalidad, para rebajar el potencial alojativo turístico futuro, estimado en más de 30.000 nuevas plazas turísticas y otras tantas residenciales.³⁷

La necesidad de desarrollar este impuesto medioambiental se basa en el hecho de que las

plazas turísticas, legalmente autorizadas en suelo clasificado como turístico dentro del PIOT y que podrían construirse a partir del año 2010, sólo podrían paralizarse indemnizando a sus propietarios (no hay que olvidar, tal como señala el *Documento de Revisión del PIO* de 2003, que a pesar de que en 1991 se desclasificaron más de 200.000 plazas turísticas, aún queda suelo comprometido que casi duplica la superficie de zonas ya consolidadas). Esta medida de indemnización, sumamente gravosa de asumir por las Instituciones Públicas, permitiría, en caso de poderse llevar a cabo, paralizar el proceso especulativo de suelo, controlar el crecimiento poblacional y producir un ahorro en materia de inversiones. Asimismo, muchas de las mejoras medioambientales que debe asumir la Isla en lo referente a recuperación de espacios y control de consumos y energías, requieren grandes inversiones que no pueden ser afrontadas únicamente por la Administración. De ahí la importancia de diseñar una tasa turística como mecanismo de captación de fondos destinados a emprender estas mejoras³⁸.

El programa Life se dirige, por tanto, a diseñar una estrategia en este sentido desglosándose en varias acciones:

- Realización de estudios de viabilidad dirigidos a valorar la implantación de una ecotasa, materializados en diferentes documentos e informes de trabajo, realización de encuestas y definición de un modelo de tributo ambiental con su instrumentación legal y técnica³⁹.
- Experiencia piloto del modelo de tributo ambiental, con diversas acciones enfocadas a la divulgación, consenso económico, negociaciones y sensibilización social de dicho proyecto, mediante documentales, *spots* publicitarios e instalaciones informativas en varios medios y recintos turísticos.
- Ejecución y presupuesto para una experiencia piloto medioambiental elegida y cuya financiación se haría con los fondos recauda-

³⁷ Véase *Modelo de fiscalidad ambiental: propuesta*, en: www.cabildodelanzarote.com/life/modelo.htm.

³⁸ La desactivación de las plazas turísticas supondría un coste estimado de 360 millones de euros. En cuanto a las necesidades medioambientales la inversión prevista alcanza unos 120 millones de euros. Ver: *Modelo de fiscalidad ambiental: propuesta*, en: www.cabildodelanzarote.com/life/modelo.htm.

³⁹ Los 12 trabajos previos son de diversa temática, incluyendo análisis económicos (ahorro público con la disminución de la oferta turística) jurídicos (limitar acceso a la segunda vivienda, regulación de la oferta de vehículos de alquiler) ordenancistas (demanda de agua, energía, materiales empleados en la construcción).

dos, en concreto *Sistema de depuración del NW* para el tratamiento y vertido de residuos cuya finalidad sería la de mejorar la biodiversidad marina.

- Coordinación, seguimiento y gestión de los estudios y obras.
- Difusión de los resultados con la presentación pública de los todos los informes.

En cuanto a la imposición de la tasa turística, en los estudios previos se barajaron varias posibilidades: gravar la utilización de cada cama turística, cobrándose dicho impuesto en los establecimientos hoteleros en función de los días de estancia. Incluir el impuesto a la entrada de la Isla sobre el precio del billete de avión (lo que gravaría también a los viajeros no turistas). Establecer un mecanismo recaudatorio por parte de la Comunidad Autónoma, etc. Finalmente la solución elegida fue la siguiente:

- Proponer un aumento del Impuesto General Indirecto Canario (IGIC), lógicamente mediante una modificación de ley, para autorizar la aplicación de dicho impuesto a los establecimientos alojativos de la Isla, repercutiendo en la población turística, con un coste estimado en 0,50 euros por turista y día. Aparte del aumento del IGIC se barajaron otras dos medidas para la captación de fondos.
- Instaurar una tasa de tres euros a la entrada de la Isla que se incorporaría al precio del billete.
- Incrementar un tipo impositivo del impuesto sobre bienes inmuebles para segundas residencias con fines turísticos⁴⁰.

Con relación a la gestión de los fondos recaudados, inicialmente sería el Consejo de la Reserva de la Biosfera el destinatario de los mismos, reservando, según lo establecido, un 80% para desactivar el potencial de crecimiento turístico, por medio de indemnizaciones a los propietarios de suelo. Y el restante 20% a mejorar el medio ambiente y restaurar los daños causados.

La mayor parte de los estudios y proyectos promovidos por el *Programa Life* han finaliza-

do con resultados positivos que se han materializado en la presentación pública de los informes en la exposición celebrada en octubre de 2004 para conmemorar los 10 años de Lanzarote como Reserva de la Biosfera y para cerrar el programa *Life Lanzarote 2001-2004*.

Asimismo, los trabajos desarrollados por este Programa han servido de apoyo para orientar algunas de las medidas que se adoptan en la *Propuesta de Revisión del Plan Insular de Ordenación* en 2002 ya que, tal como se apunta en el *Documento de Aprobación Inicial*, "han servido para alumbrar nuevas ideas rumbos e instrumentos con los que rediseñar un futuro diferente para la isla". En este sentido, algunas de las disposiciones contenidas en la *Propuesta de Revisión* recogen las cuestiones planteadas, como la reducción de la superficie urbanizada en suelo clasificado como turístico y consecuentemente el número de plazas, para hacer frente a problemas todavía no solucionados.

En concreto se anulan y desclasifican una serie de planes parciales, tal como hemos visto anteriormente, que significan el paso a suelo rústico de 5.000.000 m² de los que una quinta parte son construibles, lo que se traduce en una reducción teórica de aproximadamente 25.000 plazas. Se establece la caducidad de las licencias otorgadas con anterioridad a 1995. Se introducen mejoras en la calidad de los desarrollos urbanísticos, equipamientos sociales y edificaciones y se mantienen los programas dirigidos a la rehabilitación de antiguas instalaciones.

Con respeto a la desclasificación de las 25.000 plazas turísticas, los beneficios que este hecho provocaría serían, tal como se especifica en el informe *Repercusiones Ambientales. Resultados Life*, los siguientes:

- Una reducción hipotética de 45.000 personas procedentes de la oferta de empleo directamente generada.
- Una disminución de 8.000 m³ anuales en consumo de agua.

⁴⁰ La recaudación anual por la aplicación de la tasa de 0,50 euros por turista/día se estima en unos 8 millones de euros. La imposición de la tasa de tres euros por la entrada a la Isla, supondría unos ingresos de aproximadamente 6 millones de euros. En cuanto a la aplicación de la tercera medida impositiva para segundas residencias, la cifra estimada ronda los 2 millones de euros al año.

- Menor dependencia energética cifrada en 400 mil barriles anuales.
- Disminución de las emisiones de CO² (en torno a 137.000 Tm) producidas por el incremento de las hipotéticas entradas de aviones.
- Disminución en 65.000 Kg diarios, de la producción de residuos sólidos urbanos.
- Disminución del tráfico rodado en 250.000 km persona/día.
- Reducción del gasto público en 725 millones de euros.

Con relación a las Instituciones Públicas de la Comunidad Autónoma, el Gobierno de Canarias aprueba en el año 2003 las *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias*, dirigidas a desarrollar una legislación regional que permita seguir profundizando en la contención del crecimiento insular. Según las mismas, queda prohibido en los próximos tres años conceder más licencias turísticas y se desclasifica todo el suelo que, aunque contaba con licencia de este tipo, no había sido desarrollado, pasando a formar parte del 'suelo urbanizable, no sectorializado urbanizable o apto para urbanizar'.

En paralelo, se plantean diversos debates sobre cuestiones planteadas a priori como la 'tasa ambiental', la aplicación de la ecotasa balear, medida adoptada por el Gobierno balear en 2002 y con buena acogida por parte de los turistas, la Reserva de Inversiones de Canarias (RIC), etc, indicando soluciones generales que, de modo directo, o a través de diversos planes, se concretarán posteriormente.

En este sentido, nos parece oportuno citar el informe titulado *Fiscalidad, medio ambiente y turismo en la isla de Lanzarote* dirigido por Fernando Prats, arquitecto urbanista, donde se defiende utilizar otras figuras tributarias para incentivar cambios de comportamiento, reducir el consumo de recursos naturales y la generación de residuos, planteando una serie de medidas a tres niveles:

A nivel municipal, entre los posibles tributos ambientales se barajan los siguientes: gravar las viviendas vacías; subvencionar las inversiones

ambientales favorables, como placas solares; aplicar diferentes tasas sobre residuos domésticos en relación con la cantidad de basuras generadas; incluir un gravamen diferenciador para vehículos según emisiones contaminantes; aumentar las tasas para los coches de alquiler para inducir al uso del transporte público.

A nivel insular, se propone con respecto al consumo de agua que éste no se subvencione y que las tarifas sean progresivas, aumentando el precio a medida que se incrementa el consumo *per capita*. Con relación a los residuos urbanos, se propone establecer un sistema de reparto de los costes de utilización del vertedero en función del peso, incentivando a aquellos municipios que tengan una gestión medioambiental mejor.

Desde el ámbito autonómico se propone que el Gobierno de Canarias promueva cambios con respecto a la RIC, estableciendo beneficios fiscales para aquellas inversiones con sensibilidad ambiental centradas en las rehabilitaciones, prohibiendo por el contrario la construcción de nueva planta. Otra medida sería aumentar la exacción fiscal sobre la gasolina, utilizando parte de los ingresos para la reparación y conservación ambiental.

8.4.3.3. Grado de cumplimiento de los objetivos previstos en la Reserva de la Biosfera

Es indudable que la declaración de Lanzarote como Reserva de la Biosfera ha significado un paso fundamental en el devenir del proceso económico territorial de la isla de Lanzarote, ya que no sólo ha supuesto que la Isla figure como una zona de merecido valor natural, sino que ha posibilitado una reflexión seria sobre el futuro de este territorio y como controlar los cambios necesarios para frenar el proceso de deterioro espacial acelerado que ha tenido lugar en estos últimos años. Se trata por tanto de una oportunidad muy valiosa que la Isla debe aprovechar para reconducir el proceso turístico que no supo controlar en su momento, y un aliciente para luchar por un territorio que puede ser un ejemplo de desarrollo sostenible y un modelo de gestión equilibrada. En este sentido vamos a destacar cuales han sido, a nuestro juicio, los

logros más significativos que ha traído consigo la incorporación de Lanzarote como una de las zonas de Reserva de la Biosfera:

- A nivel de conocimiento de la realidad ha permitido entender a fondo lo que está ocurriendo en el territorio y tomar conciencia de un proceso que aunque hace tan sólo treinta años que ha comenzado ha tenido unas graves repercusiones a nivel de consumo de suelo, generación de residuos, y pérdida de calidad ambiental. Se trata por tanto de un revulsivo que ha puesto sobre la mesa los problemas territoriales y las posibles soluciones para no seguir con la pérdida de idiosincrasia de un territorio y plantearse un futuro mejor.
- En cuanto a la Información generada, ha posibilitado la realización de una gran cantidad de estudios territoriales, económicos, ambientales que han sido posibles gracias a las ayudas recibidas para la financiación de estos proyectos. Ello ha permitido no sólo el conocimiento de la realidad sino dar salida a interesantes trabajos de investigación que quizás no se hubieran llevado a cabo de no haber existido la financiación y el compromiso adquirido para su realización.
- Con relación al turismo, y sin olvidar que este sector ha sido el que ha propiciado el desarrollo económico de Lanzarote, la declaración de la Isla como Reserva de la Biosfera, ha sido un punto de inflexión para intentar reconducir la situación, de manera que se mejore la planificación y el desarrollo espacial y constructivo, defendiendo además nuevas fórmulas impositivas para que las ganancias generadas por el sector repercutan en la mejora medioambiental de la Isla.
- A nivel social, ha propiciado el debate y la autocrítica ya que Lanzarote cuenta con una de las sociedades más sensibilizadas de Canarias en temas ambientales y con una población concienciada históricamente con su territorio, debido precisamente a las especiales condiciones del medio, que ha obligado a utilizarlo de forma racional y respetuosa, siendo incluso numerosos los colectivos ciudadanos que ejercen importantes acciones de presión sobre el poder local para solicitar una mejor gestión del territorio. Sin embargo también es cierto que la mejora del nivel de vida, los hábitos de consumo de los últimos años, han contribuido a deteriorar el territorio. A este respecto, se demanda de esta población que tome conciencia y se responsabilice de forma activa para modificar determinados hábitos, ya que la sostenibilidad compete al conjunto de la población, que con determinadas acciones encaminadas al ahorro de energía, agua y disminución de residuos, pueden contribuir sobremedida a disminuir los impactos y por ende a la degradación de la Isla.
- A nivel político, es importante destacar el papel de las instituciones públicas, y en particular del Cabildo, que ha sido el impulsor de la denominación de la Isla como Reserva de la Biosfera, además de implicarse de forma directa en la realización de los diferentes programas. Ahora bien, el papel político debe ir más allá, contribuyendo a hacer cumplir los compromisos e instaurar las acciones concretas que ayuden a transformar el actual escenario socioeconómico y medioambiental de la Isla. Por tanto, la declaración implica un compromiso que debe ser asumido por la clase política para poner en marcha las acciones planteadas por los distintos programas, promover la participación pública y aplicar las medidas necesarias.
- A nivel de planificación territorial, los diferentes estudios derivados de los programas *Lanzarote en la Biosfera* y *Life 2000-2004*, que han posibilitado un mayor conocimiento territorial, han servido al planeamiento insular para la toma de decisiones, reforzar determinado tipo de medidas y emprender acciones de control para corregir desajustes. Es decir que, al menos en el ámbito teórico, la inclusión de la Isla como Reserva de la Biosfera y los grandes esfuerzos que se ha hecho en materia de informes, ha supuesto una eficaz colaboración para reforzar el papel del planeamiento y servir de apoyo para orientar algunas de las disposiciones que se adoptan
- A nivel normativo, estos mismos estudios han ejercido una enorme influencia en la formulación de las *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias* donde se recogen varias de las propuestas planteadas desde Lanzarote, en relación con la regulación de las actividades turísticas y la pérdida de calidad del entorno construido y medioambiental.

TABLA 8.17. EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DE LANZAROTE SEGÚN EL DOCUMENTO LANZAROTE EN LA BIOSFERA. 1996-2021

Años	Población total	Población de derecho
1996	121.251	77.233
2001	131.606	85.901
2006	146.508	94.638
2011	161.571	102.731
2016	176.624	109.164
2021	191.712	113.507
Población 2005	176.262	127.218

Fuente: *Lanzarote en la Biosfera, 1997 (publicado en 1998)* y datos del Cabildo de Lanzarote.

Ahora bien, frente a estos logros, también se detectan incumplimientos derivados de la imposibilidad de llevar a la práctica gran parte de las acciones planteadas, bien sea por la magnitud del reto, por la ambición de los objetivos o por la dificultad de llegar a acuerdos entre los distintos sectores implicados. En este sentido, como incumplimientos que no se ha llevado a cabo o que han sido difíciles de realizar pero que forman parte de los compromisos asumidos por la Reserva de la Biosfera y que incluyen las funciones de conservación de los paisajes y ecosistemas, desarrollo económico y humano sostenible y apoyo a la investigación y educación ambiental, destacamos los siguientes:

- En cuanto a la función de conservación, y a pesar de que se han desarrollado los planes de uso y gestión de los espacios protegidos, se siguen detectando actuaciones de impacto sobre estos lugares, lo que quiere decir que no se ha logrado una protección más efectiva de los valores naturales, ni se han disminuido los riesgos.
- En lo concerniente al turismo, las acciones sostenibles emanadas de la Reserva de la Biosfera y asumida por la revisión del *Plan Insular de 2000*, para limitar el ritmo de construcción de alojamientos turísticos no tuvo los efectos esperados, ya que el número de camas no sólo no disminuyó sino que se incrementó por encima de lo previsto. En cuanto a las modificaciones incluidas en la revisión del *Plan Insular de 2002*, que propugnaba la extinción de varios planes parciales, con las consiguientes indemnizaciones a los promotores, no se ha llevado a cabo, al igual que tampoco se ha podido imponer la denominada ecotasa turística, ya que finalmente no fue aprobada por el Gobierno de Canarias, ni por supuesto, las

diferentes tasas ambientales propuestas a diferentes niveles. Todo ello, lógicamente, abre una incógnita a lo que sucederá en los próximos años y cuestiona los esfuerzos por buscar soluciones a realidades, que han quedado demostradas con creces, que se deben modificar.

- En relación al crecimiento de la población, las previsiones que se realizaron en el Programa *Estrategia Lanzarote en la Biosfera* se han superado de forma muy significativa, pues la cifra prevista para el año 2021, situaba en torno a los 191.000 habitantes la población total (la de derecho con el promedio de turistas) y en algo más de 113.000 la de derecho. Sin embargo, según los últimos datos a 1 de enero de 2005, la población total superó los 176.000 habitantes, lo que significa que se ha llegado a los niveles esperados 12 años antes de lo previsto, mientras que la población de derecho ha alcanzado con creces el umbral final esperado. Además, y tal como se recordará con relación a la evolución de la población, se barajaron dos escenarios. El denominado Escenario de Riesgo, en donde si la población total alcanzaba los 191.000 habitantes, la mayor parte de los sectores ambientales, sociales y económicos, empeorarían, mientras que en el Escenario L+B, si se reducía la población total a 147.000 habitantes, la mayor parte de los sectores mejorarían o se mantendrían estabilizados.
- En relación con las cifras de consumo de los principales parámetros ambientales: agua, electricidad, energía, y visto el crecimiento experimentado por la población residente y la llegada de turistas, el gasto energético, no sólo no se ha estabilizado, sino que ha seguido incrementándose al mismo ritmo que lo ha hecho la población, lo cual echa por tierra las pre-

siones de control y ahorro deseables para un desarrollo más sostenible.

En definitiva, y tal como puede deducirse de todo lo anterior, los resultados a 10 años vista de haber sido declarada la Isla como Reserva de la Biosfera, el panorama que se dibuja sigue siendo de 'luces y sombras' pues a pesar de los acuerdos y desacuerdos, existen todavía grandes dificultades para aunar el desarrollo económico con el control de la situación ambiental, lo cual implica lógicamente responsabilidad, contención, que a la vista de los resultados, son difíciles de llevar a la práctica. No obstante, y a pesar de los problemas detectados, seguimos pensando que el continuar manteniendo la denominación de Reserva de la Biosfera es fundamental para controlar la situación, como foro de discusión, y para insistir en la búsqueda de nuevas fórmulas que permitan el modelo territorial deseable.

8.5. La articulación entre crecimiento económico y control medioambiental

8.5.1. Caracterización y comparación entre el modelo territorial tradicional y el actual

El modelo territorial actual de la isla de Lanzarote es el producto de sus condiciones naturales, de los avatares históricos y de las diferentes actividades que se han ido sucediendo en el tiempo, propiciando todo ello formas de organización territorial donde se combinan las estructuras tradicionales, basadas en una economía de tipo agrario/pesquero con una relación respetuosa con el medio, con otras más agresivas derivadas del rápido crecimiento del turismo y los servicios con un consumo más indiscriminado del territorio y una relación menos integrada en el espacio. Es decir, que si bien es verdad que el crecimiento turístico ha posibilitado un incremento notable del bienestar social y económico, con respecto al modelo anterior, al mismo tiempo ha traído consigo un crecimiento menos sostenible y una degradación ambiental elevada. Así, comparando de forma esquemática las características de cada uno de los dos modelos territoriales analizados, po-

demostramos cuáles han sido los cambios más sustanciales:

1. Con respecto a los sectores de actividad, el modelo tradicional se caracterizaba por una economía básica, centrada en los tres sectores de actividad, aunque con un peso importante de las actividades agrícolas destinadas al autoabastecimiento, y en menor medida a la producción mercantil. Un sector secundario relacionado con el aprovechamiento del medio natural, siendo las pequeñas industrias de sal, cal y las conserveras, las que sustentaban a una parte de la población. Y un sector terciario, centrado en los servicios básicos de administración y comercio y centralizado en las capitales municipales. Este panorama económico se modifica sustancialmente en el modelo actual donde el proceso desagregador-terciarizador derivado del desarrollo turístico, ha provocado la pérdida de peso de la agricultura, con el consiguiente retroceso de los cultivos y abandono de tierras. Las industrias tradicionales se han visto abocadas al cierre y el sector secundario, fundamentalmente la construcción, se vincula de forma directa con la actividad turística. Y el sector terciario, conoce un desarrollo absoluto, diversificándose todos los servicios, centrando la mayor parte de su actividad en la hostelería y restauración, propiciando todo ello un aumento de la tasa de empleo de la Isla.
2. Con relación a la demografía, el antiguo modelo presentaba un crecimiento lento, fruto de unas tasas de crecimiento vegetativo del antiguo régimen y de las condiciones de producción, que obligaban en épocas de crisis a emigrar a la población, constituyendo pautas demográficas típicas de las sociedades agrarias, con una población ligada a la explotación directa del medio y sin recursos externos para contener a sus excedentes, ni para atraer población foránea. Los cambios demográficos a este respecto han sido enormes. El paso de una sociedad agraria a otra de servicios, ha provocado un crecimiento acelerado de población, debido fundamentalmente a la llegada de inmigrantes, atraídos por las altas tasas de creación de empleo derivadas del crecimiento de las actividades turísticas.
3. El poblamiento tradicional, con una organización espacial constituida por núcleos de

pequeño tamaño, localizados en la zona interior, y relacionados con la actividad agrícola, se conforma morfológicamente con tramas lineales apoyadas en vías y caminos con construcciones de tipo tradicional que se in-

tegran de forma armoniosa en el paisaje. Este proceso se ha ido modificando dando paso a la aparición de nuevos núcleos de carácter urbano, con una localización costera relacionada con las nuevas urbanizaciones turísticas y con

CUADRO 8.2. COMPARATIVA DEL MODELO TERRITORIAL TRADICIONAL CON EL ACTUAL EN LA ISLA DE LANZAROTE

MODELO TERRITORIAL TRADICIONAL							
Sector Primario	Sector Secundario	Sector Terciario	Demografía	Poblamiento	Infraestructuras Hidráulicas	Comunicaciones	Paisaje
Agricultura secano	Producción Cal	Servicios básicos urbanos	Escaso crecimiento	Núcleos agrícolas	Aprovechamientos escorrentía	Carreteras deficientes	Carácter extensivo
Autoabastecimiento	Salinas	Inicios turismo	Emigración	Construcciones rurales	Subterráneas	Relación núcleos agrícolas	Bajo impacto ambiental
Escasa producción comercial	Industria salazón / conservera	Primeros establecimientos hoteleros	Población autóctona	Densidad baja		Baja movilidad interna	Relación respetuosa con el medio
Pesca artesanal	Construcción incipiente					Pequeños puertos pesqueros	Cambios territoriales lentos
						Escaso transporte aéreo	Consumo funcional del territorio
MODELO TERRITORIAL ACTUAL							
Sector Primario	Sector Secundario	Sector Terciario	Demografía	Poblamiento	Infraestructuras Hidráulicas	Comunicaciones	Paisaje
Retroceso cultivos tradicionales	Crisis industrias tradicionales	Desarrollo Servicios	Crecimiento acelerado	Núcleos urbanos	Desalinizadoras	Carreteras 1º orden	Carácter intensivo
Mantenimiento viñedo	Dependencia industria/turismo	Terciarización población activa	Inmigración	Localización costera	Depuradoras	Relación núcleos turísticos	Degradación ambiental
Abandono tierras	Desarrollo construcción	Actividades turísticas	Población foránea	Construcciones urbanas		Alta movilidad	Relación no respetuosa con el medio
Crisis sector pesquero tradicional				Aumento densidad		Puertos comerciales y deportivos	Cambios territoriales rápidos
						Desarrollo transporte aéreo	Consumo productivo del territorio

Fuente: Elaboración propia.

TABLA 8.18. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES EMPRESARIALES EN CANARIAS POR ISLAS ENTRE 1995 Y 2003

Isla	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Variación % 1995-2003
Tenerife	41.089	48.304	46.831	48.300	52.764	53.586	56.018	59.204	61.144	48,81
Gran Canaria	40.123	43.955	46.704	48.658	51.254	53.859	56.515	57.828	60.351	50,41
Lanzarote	7.439	7.939	8.598	9.124	10.026	10.643	11.322	11.945	13.962	87,69
Fuerteventura	4.027	4.710	5.192	5.665	6.440	7.129	7.478	8.011	9.515	136,28
La Palma	3.789	4.370	4.478	4.543	4.974	5.024	5.197	5.538	5.623	48,40
La Gomera	1.078	1.202	1.129	1.241	1.379	1.384	1.431	1.502	1.564	45,08
El Hierro	464	529	523	540	588	599	628	664	697	50,22
Total	98.009	111.009	113.455	118.071	127.425	132.224	138.589	144.692	152.856	55,96

Fuente: *Impuestos de Actividades Económicas*. Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas. Elaboración propia.

el desarrollo de ciudades dormitorio, que surgen en torno a la franja este sur de la Isla, con un tipo de construcción urbano, de mayor densidad y más estandarizado.

- Las infraestructuras hidráulicas también han experimentado transformaciones muy interesantes. Así de un aprovechamiento más tradicional, destinado en su casi totalidad al sostenimiento de la agricultura de secano, utilizando para ello los aportes de la naturaleza a través de la escorrentía, y explotando los recursos hídricos subterráneos, se ha pasado a la obtención de agua por procesos más industrializados, a través de potabilizadoras de agua de mar y depuradoras, para hacer frente al nuevo consumo que demanda la población y las actividades turísticas.
- Con respecto a las comunicaciones, el modelo tradicional basaba su desarrollo en una red de infraestructuras muy simple pero suficiente para gestionar el espacio insular de economía primaria, conformada por caminos rurales y carreteras rudimentarias, y con una accesibilidad centrada básicamente en la comunicación de los núcleos agrícolas con la capital. A ello se unían pequeños puertos de abrigo para introducir y sacar los productos de la Isla. La adopción del nuevo modelo turístico de sol y playa, ha llevado a mejoras forzadas en las infraestructuras de transporte, potenciando una red viaria mucho más compleja y con una mayor incidencia en la zona de costa, para unir los nuevos centros urbanos. Asimismo se han des-

arrollado nuevos puertos deportivos y comerciales, ligados al turismo. Y en materia de transporte aéreo, el valor turístico de la Isla ha incrementado de forma progresiva los vuelos nacionales e internacionales.

8.5.2. Parámetros territoriales básicos que desestabilizan el desarrollo sostenible

En los años 60 y 70, Lanzarote partía de unos niveles de desarrollo inferiores en relación con las islas centrales y occidentales, donde el turismo se empezaba a consolidar como un sector muy potente junto con la agricultura de exportación que se combina, al menos en los primeros años, de forma equilibrada. La Isla de Los Volcanes, sin embargo, carecía de estas alternativas agrícolas, siendo las características diferenciales de su paisaje -entre otros factores-, las que se constituyeron como una potencialidad muy sugestiva para iniciar el desarrollo turístico.

En este sentido, es erróneo presuponer que la sociedad lanzaroteña de la época se decantó por el turismo como un sector complementario a su economía tradicional, o porque simplemente deseaba cambiar la actividad económica que venía desarrollando hasta entonces: agricultura de baja capitalización, sector pesquero elemental y una industria tradicional, ya que existen sobrados indicios de que la rentabilidad de este sistema productivo, apenas permitía la supervivencia de la población⁴¹, siendo el tu-

⁴¹ Tal como se apuntó en páginas anteriores, entre 1900 y 1970, la isla de Lanzarote pasa de ostentar el 5% de la población de Canarias, a solo un 3,5%, hecho que manifiesta la pérdida de potencialidad atractiva de la Isla, tanto para fijar la población ya residente, como para provocar un 'efecto llamada' entre la foránea.

TABLA 8.19. INGRESOS MEDIOS Y CAPACIDAD DE AHORRO EN CANARIAS POR ISLAS EN 2001

Isla	Ingresos medios mensuales por persona (en euros)	Hogares con capacidad de ahorro (en %)
Fuerteventura	546,51	45,16
Lanzarote	487,88	31,29
La Gomera	440,72	45,21
Gran Canaria	429,63	28,54
Tenerife	428,79	27,84
El Hierro	397,00	38,57
La Palma	369,78	30,59

Fuente: ISTAC (2002): *Estadísticas de condiciones sociales. Resultados por islas, 2001*; págs. 20-47. Elaboración propia.

rismo una alternativa que modificó totalmente el panorama económico de la Isla y la composición de su población activa. Pero fuera consciente o inconscientemente, la Isla se introduce en el mercado turístico internacional a costa de unos determinados niveles de desarrollo muy rápido, cuyos ritmos de crecimiento no se han podido controlar a la postre.

En efecto, la fuerte evolución alcista del turismo en Lanzarote, particularmente en los años ochenta y segundo lustro de los noventa, se constata en diversos indicadores económicos que expresan el ritmo de crecimiento al que se ha visto sometida la Isla en los últimos tiempos. Sirva como ejemplo, la evolución de las actividades empresariales, que casi llegan a duplicarse en menos de una década y que solo dentro del cómputo del Archipiélago, quedan a la zaga de la isla de Fuerteventura, el otro gran motor de la economía turística en los últimos lustros.

Y es que como decimos, las actividades empresariales en Lanzarote pasan de algo más de las 7.000 en el año 1995, a las 14.000 en 2003, con un particular empuje en los dos últimos años

cuando se constata la puesta en el mercado de casi 6.000 nuevas camas (20.000 según las cifras del Gobierno de Canarias), impulsadas por la revisión del PIOT del año 2000 y que crea un efecto concatenado sobre las licencias de construcción ya concedidas, como ya hemos comentado con anterioridad. Ante este panorama es incuestionable que la isla de Lanzarote se ha presentado como una auténtica locomotora económica que, de manera inevitable, se ha proyectado en la creación de riqueza, hasta el punto que la Isla se encuentra en los puestos de cabeza dentro del Archipiélago, por encima de las dos islas capitalinas, en términos relativos no absolutos, cuando décadas atrás estaba en las antípodas de esta situación. Es inevitable, entonces, relacionar el crecimiento económico con la expansión del fenómeno turístico, pues los sectores tradicionales (agricultura y pesca), como hemos señalado, no han dejado de retroceder en estos años.

Por tanto, estamos ante una riqueza generada por el turismo y que, entre otras cosas se manifiesta en el empleo de forma directa o indirecta. Esta transformación económica que ha

TABLA 8.20. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE DERECHO, DE HECHO Y DEL DESEMPLEO EN LANZAROTE ENTRE 1990 Y 2004

Años	Total turistas	Población de hecho (1)	Población de derecho	Desempleo
1990	694.994	102.071	74.007	4.222
1995	1.348.700	119.397	76.413	4.041
2000	1.750.507	152.008	96.310	2.380
2004	1.770.176	172.472	116.872	3.840

(1) Para el cálculo de la población de hecho se ha estimado el índice de ocupación de los establecimientos de alojamientos turísticos.

Fuente: Centro de Datos del Cabildo Insular de Lanzarote. Elaboración propia.

TABLA 8.21. ALGUNOS PARÁMETROS EVOLUTIVOS DE LA ISLA DE LANZAROTE ENTRE 1990 Y 2004

Años	Consumo de energía eléctrica (MWh)	Producción de agua (m ³)	Consumo de productos petrolíferos (Tm)	Consumo de cemento (Tms)
1990	258.111	5.627.317	151.431	138.031
1995	370.685	9.506.773	142.455	99.100
2000	525.324	14.294.204	221.050	243.366
2004	763.786	19.151.174	302.342	234.366

Fuente: Centro de Datos del Cabildo Insular de Lanzarote. Elaboración propia.

causado el turismo en Canarias -y en particular en Lanzarote-, se traduce en que la Isla de Los Volcanes presenta una de las rentas más elevadas de Canarias, llegando a niveles en que los ingresos medios mensuales por persona superan al resto de las islas excepto a Fuerteventura, superando con creces a otras islas tradicionalmente vinculadas con la agricultura de exportación, como es el caso de La Palma.

Las consecuencias de este incremento afectan a la ocupación de territorio, pues tanto los espacios turísticos, como los de uso residencial, han conocido una fuerte. En este sentido, si bien es cierto que este crecimiento se ha localizado sobre todo en los núcleos ya consolidados (localidades costeras de Teguiise, Arrecife, San Bartolomé, Tías y Yaiza), el impacto paisajístico de tales urbanizaciones es muy alto. Además, la red viaria, como nexo de unión de estas urbanizaciones turísticas, ha conocido una significativa transformación, fruto de la creciente movilidad, pudiendo hablar por tanto de una ocupación del territorio imputable a las urbanizaciones, pero también al crecimiento de las necesidades del transporte terrestre.

Paralelamente a la ocupación del territorio, el panorama de la evolución demográfica y económica se plasma también de manera in-

evitable en otros parámetros que conforman el sistema productivo insular, especialmente en aquéllos relacionados con los denominados sectores ambientales clave, esto es, la energía, el agua, el transporte y los residuos (Ayto. Calviá, 1999, pág. 55; Marsá, 1999, págs. 59-66; Estevan y Del Val, 2000, pág. 130-137).

Así pues, en esta coyuntura el consumo de energía eléctrica de fuentes no renovables, se multiplica por tres desde los inicios de los años noventa hasta la actualidad, a pesar de la incipiente implantación de las energías alternativas en la Isla (solar, eólica, etc) Si extrapolamos el consumo energético a la media por abonado, hay que decir que éste ha oscilado desde los 8,5 Mwh de 1995, a los 11,6 Mwh del año 2003. Sin duda, este aumento del consumo tiene que ver mucho con el turismo, pero también con las nuevas pautas de vida y la consiguiente introducción de electrodomésticos que se van incorporando a los hogares a medida que crece la renta. Y si bien es verdad que cada vez estos aparatos van consumiendo menos, la implantación de éstos en los hogares crece más deprisa que la eficiencia energética de estas máquinas.

De igual modo, la producción de agua se quintuplica en estos años. En este sentido, la tecnología ha permitido en estos últimos años un

TABLA 8.22. INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS DE TRÁFICO VIARIO EN PUNTOS REPRESENTATIVOS DE LA ISLA DE LANZAROTE. 1993-2000

Años	Arrecife -Tahiche	Arrecife - San Bartolomé	Arrecife - Aeropuerto	Aeropuerto -Tías	Mácher - Uga
1993	12.879	6.519	37.332	11.583	8.877
1997	16.448	9.980	46.644	14.970	11.153
2000	18.564	8.742	60.340	17.510	11.539

Fuente: Consejería de Infraestructuras y Viviendas del Gobierno de Canarias y Sección de Obras y Vías del Cabildo Insular de Lanzarote. Elaboración propia.

MAPA 8.11. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS EN LANZAROTE EN 2000

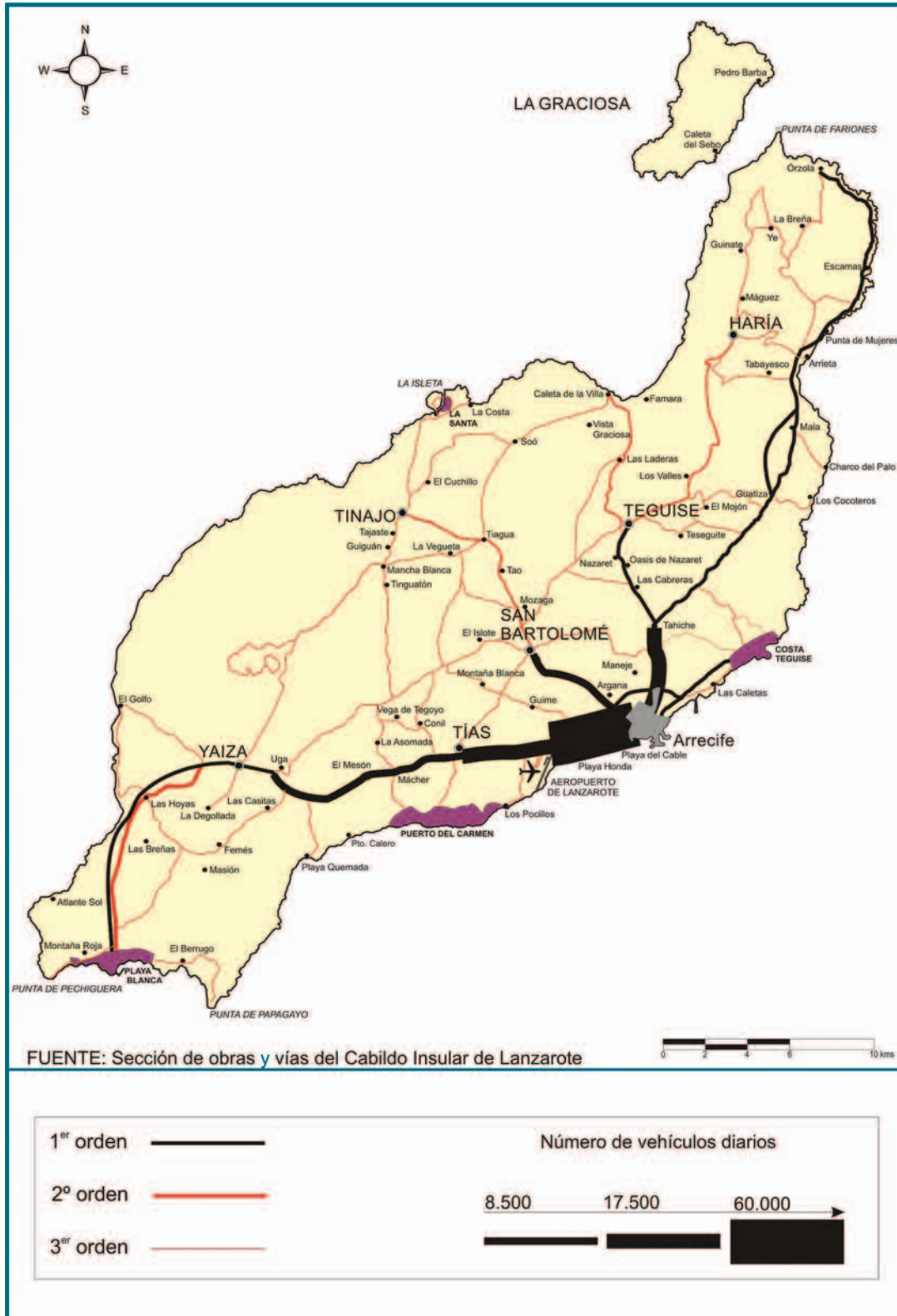


TABLA 8.23. RATIO DE VEHÍCULOS POR HABITANTES Y POR SUPERFICIE EN LA ISLA DE LANZAROTE EN EL AÑO 2003

Municipios	Vehículos / 1.000 habitantes de derecho	Vehículos / km ²
Tías	1.388	336
San Bartolomé	1.276	514
Teguise	937	50
Tinajo	744	28
Arrecife	644	1.440
Haría	638	28
Yaiza	619	23
Total Lanzarote	875	119
Canarias	683	176
España	583	50
Unión Europea	614	73

Fuente: Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia.

incremento sustancial de la producción debido a la sustitución de las técnicas de termocompresión por la de osmosis inversa, que produce un agua de peor calidad, pero significativamente más barata.

No menos interesante es la evolución del consumo de petróleos y de cemento. En el caso del primero, los productos derivados del petróleo parecen comportarse más eficientemente con relación a la entrada de turistas y el incremento de la población de derecho. No obstante, esto parece obedecer más a la mejora de la eficiencia de los motores -o del modo de producción de agua-, que a una disminución de la movilidad o del consumo energético, como hemos señalado. En cuanto al cemento, ha evolucionado con relación a las fases de expansión y contracción del mercado turístico, de ahí que su avance o retroceso está perfectamente correlacionado con estos parámetros.

Otro indicador que muestra la creciente ocupación de espacio que deriva del crecimiento urbano-turístico, es la movilidad viaria, en tanto que el crecimiento de ésta coadyuva a un incremento de las necesidades de construir nuevas carreteras o a la ampliación de las existentes. En este sentido y partiendo de los últimos datos disponibles⁴², el tráfico ha aumentado de forma significativa (véase mapa 8.11), sobre todo, to-

mando como referencia las carreteras más turísticas, es decir, todas las expuestas en la tabla 8.22.

Es de suponer que, con el incremento del turismo desde el año 2000 y, especialmente de la población de derecho, el tráfico viario haya crecido mucho más, hasta el punto de que las expectativas de movilidad diaria de vehículos para el año 2015 en la carretera entre Arrecife y el aeropuerto, se cifran en 115 mil vehículos diarios. De ahí que se justifique la ampliación de esta vía a tres carriles en cada sentido (Hernández Luis, 77, Seminario Arrecife). Igual tendencia han seguido otras carreteras en los últimos años (nueva vía de Yaiza a Playa Blanca; de Guatiza a Mala; la ampliación de la problemática carretera de La Geria, etc).

Paralelo al crecimiento de la movilidad, tenemos el del parque de vehículos que es en definitiva el que ha inducido a todo el problema de la movilidad y su consiguiente efecto sobre la necesidad de nuevo territorio para la red viaria. El parque automovilístico ha experimentado un salto espectacular desde los 42.000 que habían en el año 1991, a los 100.000 de 2003, lo que supone un salto del 138% más en tan solo una docena de años.

⁴² No se han realizado aforos de tráfico con posterioridad al año 2000.

Estos 100.000 vehículos suponen unos 900 por cada 1000 habitantes de derecho, cifra que por tanto, se aproxima a la unidad por cada habitante de la Isla y, por supuesto, supera ampliamente la media estatal y de la Unión Europea.

Hay que reconocer que es ficticio relacionar en Lanzarote los vehículos con los habitantes de derecho o con la superficie de cada municipi-

pio, pues el parque de vehículos de alquiler en las entidades turísticas -o las escasas dimensiones de algunos municipios (caso de Arrecife por ejemplo)-, tergiversa en cierto modo la exposición. No obstante, las cifras son bastante elocuentes y nos indican que el parque ya alcanza cifras muy altas por habitante, al tiempo que la Isla se acerca peligrosamente, más aún por razones de índole paisajística, a los valores de las islas centrales cuando relacionamos vehículos por superficie.