

**EL MODELO DE DESARROLLO TURISTICO EN LA
ISLA DE LANZAROTE:**

¿Hacia una estética del turismo?

MARIO ALBERTO PERDOMO

Esta comunicación pretende apuntar, brevemente, algunos de los aspectos que han conformado el modelo turístico vigente hoy en la isla de Lanzarote, un modelo que podríamos catalogar de casi único dentro del Estado, según numerosos expertos en el tema.

Es opinión generalizada, pues, que Lanzarote cuenta con un «buen» sector turístico surgido de un proceso de crecimiento bastante original en el que, siempre, se hace referencia al papel desempeñado por el Cabildo Insular y a la labor de César Manrique. Son éstas dos referencias obligadas si queremos entender «lo que es» el turismo en la isla.

Prescindiremos en lo fundamental de interpretaciones teóricas y del uso de una metodología explicativa del proceso de desarrollo turístico, dado que el objeto de estas líneas sólo pretende sacar a relucir ideas para una reflexión más profunda; esta comunicación no es más que un apunte inacabado.

Haremos un rápido recorrido por la historia del turismo en Lanzarote: su introducción, su consolidación y su posterior expansión, reseñando aquellas características definitorias que han hecho que la isla sea vista, en la actualidad, como un caso sui generis y apetecible dentro de las corrientes del turismo internacional y donde la «cosa estética» y el cuidado(¿?) urbanístico son constantes fundamentales.

Bajo el efecto acelerador del turismo, Lanzarote ha conocido, en menos de veinte años, un proceso de cambio social muy intenso, dando lugar a profundas transformaciones en la vida económica, social y cultural de la isla; de ahí la necesidad de su estudio: para comprender la realidad actual de Lanzarote es imprescindible abordar el fenómeno del turismo.

Sin otra consideración, el turismo es fundamentalmente un fenómeno occidental que nace, como todo hecho de civilización moderna, en el contexto de las estructuras urbanas de la Europa industrial del noroeste, a partir de la segunda mitad del siglo pasado. Por estas fechas, el

turismo es una práctica de élite y va evolucionando lentamente hasta bien entrado el primer tercio del siglo actual. A partir de los años treinta comienza a surgir un turismo más popular que resulta de las conquistas sociales alcanzadas por las clases trabajadoras. El auge del sindicalismo y el propio ritmo de la evolución tecnológica permiten la mejora de las condiciones de trabajo y de vida de los trabajadores. Así, se reduce la jornada laboral y aparecen las vacaciones pagadas junto a un salario suficiente que posibilita el disfrute del ocio.

Tras la II Guerra Mundial tiene lugar el desarrollo de nuevas técnicas de propaganda y publicidad de masas con el auge de los medios de comunicación social, desapareciendo el turismo como una ocupación de ocio de desarrollo personal y deviene la standarización del ocio: un turismo especializado y perfectamente organizado que ofrece formas de ocupación del tiempo libre donde predomina la calidad técnica, donde esa ocupación pasa a convertirse en una forma de explotación de energías humanas.

El alto rendimiento de la civilización industrial ha posibilitado el ocio, incluso para la clase trabajadora, pues figuras como el retiro o la seguridad social hacen menos necesario que el excedente se ahorre. Este alto rendimiento colectivo puso a disposición de los trabajadores un ingreso superior al necesario para su reproducción, permitiendo gastos superfluos más allá de los imprescindibles. De esta manera, las clases populares poseen la capacidad de emplear el dinero excedentario en diversión, entretenimiento y viajes; la disponibilidad de excedentes se gasta en tiempo libre que se transforma en una mercancía, en un bien de consumo más. El turismo, pues, presupone destrucción de excedentes de riqueza durante un tiempo libre, gastándose una ganancia suplementaria acumulada durante el resto del año.

En la Europa de finales de los 50 se lanza la industria del turismo y los europeos se disponen a viajar cuando el transporte se encuentra en plena expansión y el ocio se consolida como una exigencia vital de todo ser humano. Por otra parte, la aglomeración en los países avanzados engendra deseos de dispersión que se plasman en los viajes turísticos. Es de destacar, además, la pérdida de la mística cuasi-religiosa del trabajo, valorándose cada vez más el ocio como elemento esencial de la cultura occidental y como hecho social generalizado.

Es a finales de la década de los 50 cuando surgen los Tour Operator. Pequeños operadores encargados de canalizar turismo hacia zonas mediterráneas se dan cuenta de que organizar vacaciones populares para los europeos puede ser un gran negocio desde la más pura óptica capitalista de rentabilidad. En una Europa reconstruida y en expansión tras la II Guerra Mundial, los grandes excedentes de que gozan las ca-

pas populares se comienzan a gastar haciendo turismo. Aparece el turismo de masas y los Tour Operator se convierten en los industriales del turismo.

Antes de la irrupción del turismo, Lanzarote era una isla donde tanto la agricultura, de subsistencia y de pequeña producción mercantil para abastecer el mercado interno, como la pesca (que era la actividad socio-económica fundamental), considerada en su aspecto artesanal, respondían a la caracterización dada por Lipietz de modos dominados¹.

La isla, por otra parte, poseía una serie de atractivos naturales que fueron rápidamente apreciados por isleños y foráneos. La plasticidad, vulcanología, agricultura, arquitectura y paisaje se convirtieron en poderosos argumentos para solicitar y exigir el desarrollo turístico insular. El Cabildo Insular, César Manrique y el semanario *Antena* se ponen a trabajar en pro de la implantación del turismo en Lanzarote.

El semanario *Antena* se erige en un paladín en favor de la causa turística desde su nacimiento, de la mano de Guillermo Topham, el 31 de marzo de 1953, hasta su desaparición en el año 1970. Fueron dieciocho años de concienciación sobre las grandes posibilidades que podía deparar el turismo. *Antena* es un documento excepcional a la hora de adentrarnos en la génesis del fenómeno turístico en Lanzarote. De este semanario podríamos citar innumerables artículos, informaciones, entrevistas, reportajes, etc., encaminados a la creación de una conciencia insular favorable al turismo. Cabe mencionar «Turismo insular» (n.º 11, 9 de junio del 53) y «¿Turismo queremos...?» (n.º 249, 4 de marzo del 58), dos artículos de Fidel Roca, seudónimo de Rafael Medina Armas, hombre muy preocupado por los problemas isleños, en los cuales se hace eco de una preocupación existente en la época: la potenciación del turismo, para lo cual era imprescindible dotar a Lanzarote de una red de infraestructura adecuada en materia de comunicaciones, transportes y alojamientos, bajo la supervisión de la tan pedida, por aquellas fechas, Junta Insular de Turismo. Escribía Fidel Roca: «En esto, como en todo lo que suponga el porvenir de la isla, es necesario poner todos los medios, rápidos, eficientes y ambiciosos. Nada nos debe parecer mucho en el esfuerzo ni mucho menos en la aspiración.» (n.º 11, 9 de junio del 53). Cinco años más tarde escribía: «...Si para los que quieren buscar la soledad de estos campos lávicos, la rareza única de nuestras Montañas del Fuego, la policromía de la piedra de El Golfo y la diáfana luz de nuestro cielo, queremos ofrecer nuestra isla como lugar turístico, ha-

¹ LIPIETZ, Alain: *El capital y su espacio*, Ed. Siglo XXI. México, 1979.

gamos que tengan los medios de venir desde sus tierras...» (n.º 249, 4 de marzo del 58).

Tampoco podemos pasar por alto las editoriales de Guillermo Topham, encaminadas en el mismo sentido, como «Turismo insular» (n.º 49, 9 de marzo del 54), «Turismo» (n.º 92, 25 de enero del 55), «Despertemos a la realidad turística» (n.º 446, 31 de marzo del 62),... Especial mención requiere la gran cantidad de artículos y reportajes publicados en medios de comunicación nacionales y extranjeros, donde reconocidos profesionales glosan los encantos de la isla y destacan sus posibilidades turísticas, trabajos que reproduce *Antena*. Este semanario recoge, por otro lado, todos los hechos relevantes que acontecen en la isla relacionados con el turismo.

Es de destacar, también, algunas intervenciones con César Manrique donde comienza a señalar aspectos como «Hay que evitar por todos los medios la destrucción de la arquitectura popular lanzaroteña», «Es necesario crear una conciencia turística insular» (n.º 470, 4 de septiembre del 62), o la publicada posteriormente (n.º 540, 21 de enero del 64), donde Manrique vuelve a hablar del turismo y su futuro en Lanzarote. No nos extendemos en la labor de César Manrique como impulsor de reconocimiento internacional de la isla, por considerar que de todos es conocida.

Vemos como en la isla existía un marcado interés por potenciar el turismo y, desde fuera de ella, las grandes empresas turísticas comienzan a mostrar interés por la más oriental de las islas. Con el inicio de la década de los sesenta ya no se dudaba que «el destino» depararía turismo y más turismo. «...Si el viajero quiere imaginar el próximo futuro del bello litoral de La Tiñosa (hoy Puerto del Carmen, en la costa de Tías) verá, sin duda, a la Playa Blanca repoblada de pintorescos parasoles, de paja, formando exóticos conos, a modo de costa hawaiana...», escribía el escritor e historiador lanzaroteño Agustín de la Hoz en 1960².

Este deseo, «desde dentro y desde fuera» de la isla, estaba compartido. Lanzarote reunía fuertes atractivos naturales y, además, cumplía con una serie de requisitos considerados como imprescindibles por las grandes compañías del turismo. Lanzarote contaba con varias condiciones ideales para el desarrollo del turismo. Quizá el bajo precio del suelo, el minifundismo y el escaso valor agrícola sean tres de las principales.

El bajo precio del suelo es considerado condición indispensable por diversos autores, pues éste genera la rentabilidad del proceso especula-

² DE LA HOZ, Agustín: *Lanzarote*, Madrid, 1960. Cap. XXXIX, pág. 230.

dor. La fragmentación de la propiedad de la tierra facilitó, igualmente, la rápida adquisición de parcelas. Las áreas ocupadas en la actualidad por urbanizaciones turísticas en Lanzarote eran de escaso valor agrícola. De hecho, Gaviria³ constató las características paracoloniales y desérticas de las islas de Lanzarote y Fuerteventura, fundamentalmente en sus zonas costeras, con baja densidad de población, sin agua, sin electricidad, ni infraestructura suficiente, por lo que los precios de los terrenos eran muy bajos. Es, por consiguiente, el escaso valor agrícola y, en consecuencia, los bajos precios de los terrenos, una de las causas fundamentales del rápido crecimiento del primer foco turístico de la isla: Puerto del Carmen, en la costa del Término Municipal de Tías. Pero las condiciones naturales existentes en Lanzarote y las exigidas por las empresas explotadoras del turismo no fueron condiciones suficientes para la introducción del turismo. Las infraestructuras técnicas y sociales son las condiciones necesarias para el asentamiento de este fenómeno, en el sentido que apuntan Cuadrado Roura y Torres Bernier⁴. Y fue la provisión de estas infraestructuras la causante del fuerte impacto que sufrió tanto el espacio insular como la propia economía lanzaroteña. En este momento aparece la figura del Cabildo Insular.

La naturaleza y las posibilidades que ofrecía un turismo incipiente, unido a la escasez de otros recursos naturales, hicieron que las autoridades locales se dispusieran a trabajar por el turismo. El Cabildo Insular capta el nuevo sentido que van tomando las relaciones hombre-naturaleza y comienza a adaptarla a un mejor uso del tiempo libre y ésta, la naturaleza, se convierte en espectáculo. Las bellezas naturales son manipuladas por la mano del hombre para contribuir al goce del visitante en mayor medida y esas mismas bellezas se rodean de cierto misticismo, siendo clasificadas, mantenidas y protegidas para uso y disfrute de los visitantes.

En el año 1960 tiene lugar un hecho clave: la Primera Corporación insular crea una empresa constructora para acometer obras de interés público al no existir empresas de este tipo y para suplir la falta de iniciativa privada. De esta forma, el Cabildo acomete obras insulares por espacio de diez años, hasta la desaparición de dicha empresa. Dado que el Ministerio de Información y Turismo era, por aquel entonces, bastante incipiente, el Cabildo se encarga de la ejecución de las obras de

³ VVAA, «Lanzarote». CIES, Boletín n.º 11. Las Palmas, 1971.

⁴ CUADRADO ROURA y TORRES BERNIER: *Economía y turismo en Tenerife: Investigación sobre los problemas del sector turístico en Tenerife y su influencia en la economía de la isla*. Cabildo Insular de Tenerife, S/C. de Tenerife, 1981.

acondicionamiento y mejora de los caminos insulares que constituirán, luego, las principales rutas turísticas utilizando para ello fondos propios y financiación proveniente de créditos diversos. El dinero sobrante empleado en la mejora de caminos se utilizaba más tarde en el arreglo de los lugares turísticos, aprovechándose al máximo los medios materiales y humanos. Buena parte de las primeras inversiones realizadas en diversas fases fue posible gracias al dinero, maquinaria y fuerza de trabajo sobrante de las obras viarias. Desde mediados del año 64 hasta junio del 69 se invierten casi 60 millones de pesetas, de los que algo más de un tercio se detraen de fondos propios del Cabildo.

A fines del 62, este organismo inicia la promoción turística en la isla con un concierto con el Municipio de Haría por el que se traspasan 250 Has de terreno que, dos años más tarde, se transforman en Parque Insular de Turismo. En esta zona están enclavados Los Jameos del Agua y la Cueva de Los Verdes. En el año 63, el Cabildo, consciente de las posibilidades turísticas de la isla, inicia una serie de acciones encaminadas en tres direcciones: comunicaciones, acondicionamiento de lugares turísticos y publicaciones, teniendo lugar, también, los estudios para la declaración de zonas de interés turístico: Montañas del Fuego, El Golfo y Mirador del Río. Es así como desde esta institución se comienza a marcar la pauta del cuidado medioambiental de Lanzarote.

En esos mismos años tienen lugar otras medidas: obras de acondicionamiento del campo de aviación (agosto del 62); la apertura al público de 2 km. de la Cueva de Los Verdes (año 64); la apertura del Jameo Chico en Los Jameos del Agua (año 66); y la reforma de los caminos vecinales (año 69). Pero hay que destacar, sobremanera, una serie de hechos definitivos. En primer lugar, la adjudicación al Cabildo de la ejecución de la pista afirmada en el aeropuerto (el 14 de febrero del 64, con un presupuesto de 7.665.600 pesetas), cuya finalización vino a consolidar la red de comunicaciones con el exterior. En segundo término, otro hecho que podríamos calificar de histórico: la puesta en funcionamiento de la planta potabilizadora, solventando por aquellos años la escasez de un recurso básico para el despegue turístico (año 65). Y en tercer lugar, la inauguración del Hotel Fariones, en Puerto del Carmen, con una capacidad inicial de 144 camas, que supuso el punto de arranque del desarrollo turístico en el año 65, bajo la promoción de Vicente Calderón y el lanzaroteño Virgilio Suárez. Poco a poco se van sentando las bases sobre las cuales se producirá, más tarde, la eclosión del turismo en Lanzarote.

Hasta el año 65 sólo existía en la isla el Parador Nacional de Turismo y algunas residencias y pensiones (Miramar, Vasca, España...), todas en Arrecife. El primer núcleo turístico surgió en las cercanías de La Ti-

ñosa (que más tarde tuvo que cambiar su nombre por el de Puerto del Carmen por mor de las exigencias del turismo), en Tías, a 15 km. de la capital de la isla. Puerto del Carmen era un pueblo marinero dedicado casi exclusivamente a la pesca artesanal y a su alrededor existía la «materia prima» necesaria para la atracción y asentamiento de las organizaciones de viajes y empresas explotadoras de la actividad turística; esto es, suelo abundante y una ínfima parte del mismo explotado productivamente, ya que tan sólo una pequeña porción del mismo se dedicaba al cultivo del tomate. En general, era una zona desértica, muy parcelada y muy barata. Si a esto unimos un buen clima, abundantes playas, una gran «paz social» y la existencia de un aeropuerto situado entre Arrecife y este primer foco turístico, obtenemos los ingredientes necesarios para que se produjera la expansión de esta nueva actividad, contando además con la existencia de abundante y barata fuerza de trabajo. El antiguo pueblo marinero ha perdido hoy toda su identidad, siendo absorbida por el turismo la práctica totalidad de su población joven y relativamente joven.

Pero antes de la construcción del primer hotel en la costa de Tías, sólo existía en Lanzarote minifundismo turístico. El despegue de la isla se produce en el año 68 y, particularmente, a partir de 1970, incorporándose a la corriente del turismo regional con el inicio de lo que Marcelo Álvarez⁵ califica de segunda etapa de las islas mayores. Entre los años 65 y 69 tiene lugar dicha incorporación coincidiendo con la irrupción generalizada de Sociedades Anónimas y de capital exterior ante la práctica inexistencia de medidas de control y fiscales. Surgen los empresarios dedicados a la especulación de los espacios de calidad arropados por la aprobación, en el año 68, de la Ley Strauss de ayuda a los países menos desarrollados, que pone en contacto al capitalismo internacional con el capitalismo canario. Saturadas Gran Canaria y Tenerife, las primeras islas que soportaron los embates del turismo, en esta segunda fase, debido a los excesivos precios del suelo, la demanda especulativa de terreno se desvió hacia las islas de Lanzarote y Fuerteventura, menos degradadas en este aspecto. Es a partir del año 70 cuando Lanzarote cuenta con todas las condiciones mínimas requeridas para la consolidación del negocio turístico de una forma definitiva si tenemos en cuenta, también, que en ese mismo año se abre el aeropuerto insular a los vuelos charter.

⁵ ALVAREZ, Marcelo: «Estructura Social de Canarias. I. Desarticulación y dependencia, claves de la formación social canaria». CIES, Las Palmas, 1980.

El proceso de implantación turística conoce tres fases. En un primer momento, la especulación del suelo se convierte en práctica habitual dando lugar a cambios en la titularidad de la propiedad inmobiliaria preferentemente en terrenos ubicados en zonas costeras. Grandes franjas de terreno situadas en primera línea («sobre la playa») pasan a manos peninsulares y/o extranjeras. La baja concentración de la propiedad y su baja productividad agraria favorecieron la rápida adquisición del suelo. Las primeras compras de terreno se hicieron a un precio que osciló entre media y una peseta⁶, siendo el capital belga y el danés quienes comenzaron con el proceso especulador (por aquella época, una fanega de terreno costero no valía más que una cabra) en los años 66 y 67. A partir del año 68 el capital belga, especialmente, fue el causante de la revalorización de todo el suelo insular, tendencia alcista que continuó hasta el año 73.

En una segunda fase tiene lugar la urbanización de los espacios destinados a albergar turistas y, por último, se invierte en esas zonas.

Aparece el trinomio especulación-construcción-turismo en una isla que se encuentra, de pronto, con una serie de economías externas que se derivan de sus características geográficas y naturales. Al principio, el suelo se convirtió en un negocio por sí mismo y las continuas revalorizaciones incorporaron fuertes matices especuladores. Más tarde, la construcción se erige en el sector central del desarrollo turístico. Las referencias a la construcción «se justifican por la importancia estricta del sector, que es dotar al sistema económico de las infraestructuras técnica y sociales en que apoyar su desarrollo»⁷. Especulación y construcción aparecen íntimamente unidos.

La construcción actuó como puente, facilitando el trasvase de mano de obra desde la agricultura (y la pesca artesanal), reclutando trabajo, además de provocar profundas transformaciones en el espacio sobre el que se asentó. La fuerza de trabajo excedentaria en la agricultura se encamina hacia la construcción, un camino que no encuentra barreras dada la inexistente estructura organizativa e institucional del agro isleño. El efecto inmediato es el de una creciente salarización de la economía insular y un profundo cambio en el comportamiento del empleo. Se inicia «el ciclo de la euforia», en palabras de Cuadrado Roura y Torres Bernier⁸, sin apenas paro y buena remuneración. A la par, el agro

⁶ Fuente: Cristin Bethencourt Rocha, Agente de la Propiedad Inmobiliaria.

⁷ VVAA, *Economía canaria 76. Desarrollo del subdesarrollo: especulación y necesidades*. CIES, Las Palmas, 1977, pág. 115.

⁸ CUADRADO ROURA y TORRES BERNIER: Op. cit.

insular no se abandona totalmente: la práctica inexistencia de distancias entre los núcleos agrícolas y los centros turísticos propicia el desarrollo del sistema obrero-campesino (agricultura a tiempo parcial). La buena conexión viaria permite el rápido desplazamiento de los empleados del sector desde sus puntos de origen a sus puestos de trabajo y no se crean cinturones marginales como en el caso del sur de Gran Canaria. Los nuevos asalariados de la construcción continúan ligados al campo, no rompen totalmente los lazos institucionales que los ligaban a él, con lo que la agricultura conoce el trabajo, en buena medida, tan sólo los domingos y días festivos. Esto propicia la expansión de cultivos poco intensivos en fuerza de trabajo, como la cebolla, que requiere el empleo de mano de obra en el plantado y desplantado, solamente.

La posibilidad de percibir un salario fijo mayor que los ingresos que se obtenían en la agricultura, y con menor riesgo, hace que el sector de la construcción se convierta en un foco de atracción para la fuerza de trabajo. Así, la actividad turística se alimenta del sector agrario, fundamentalmente, para potenciar su propio crecimiento, extrayendo mano de obra que encauza hacia la construcción y hacia las actividades que genera a su alrededor.

De este modo se consolida el turismo en Lanzarote y se expande rápidamente. Pero con dicha implantación se aprecia otro fenómeno: la concentración de la población en la capital de la isla, Arrecife (el único espacio que no es de calidad en todo el territorio insular), como centro administrativo, y en Tías, como aquel nuevo espacio donde «se produce» el producto de mayor demanda en el exterior, aspecto éste recogido por Marcelo Alvarez⁹. La terciarización de las actividades productivas que impone el turismo origina un reagrupamiento poblacional, un ciclo que se inicia a través de la construcción. Algunos municipios conocen la regresión de su crecimiento demográfico y otros se estancan o apenas crecen. La costa de Tías se consolida como nuevo centro de gravedad de la economía insular debido al impacto espacial que se deriva de la instalación de las actividades turísticas, unas actividades que generan unos 6.000 millones de pesetas en la actualidad¹⁰, aunque persiste la incógnita sobre qué porcentaje de dicha cantidad «se queda» en la isla.

La forma de alojamiento dominante es el apartamento. Los visitantes siempre han mostrado especial interés por el apartamento ya que potencia el régimen individualizado de las vacaciones. La gran cantidad

⁹ ALVAREZ, Marcelo: Op. cit.

¹⁰ Datos recogidos de José Miguel Rodríguez, Delegado Insular de Turismo.

de suelo existente en la isla diluye la posibilidad de construir grandes edificios de alojamiento como ha sucedido con otras zonas, aunque también habría que recalcar la preocupación por cuidar el legado arquitectónico. Por otra parte, el apartamento posee una serie de ventajas: es más barato y de más rápida amortización, su gestión no requiere cualificaciones especiales y el capital no requiere una gran concentración siendo más fácilmente fraccionable, al serlo la propiedad.

Es en este instante cuando se pueden esbozar las líneas de lo que podría denominarse «Evolución de una estética insular: ¿Hacia una estética del turismo?».

En Lanzarote, el turismo se expansionó, en buena medida, de la mano de la imagen estética, hasta el punto de ser una isla reconocida por el gran cuidado (¿?) que se ha puesto en adecuar toda una infraestructura turística a las condiciones arquitectónicas y paisajísticas. Esto es cierto en una primera aproximación y es una muestra de la gran importancia, tanto cualitativa como cuantitativa, del turismo y de toda la actividad que arrastra tras de sí. A pesar de la inexistencia de normativa en gran parte del territorio se ha intentado, al menos aparentemente, salvo desagradables excepciones recoger las características de una estética arquitectónica adecuada al medio. En gran medida influye una arraigada conciencia popular e institucional nacida con los primeros balbucesos del fenómeno turístico, bajo el impulso de una serie de personas que se apercibieron de las peculiaridades del medio insular y se dispusieron a cuidarlo e impulsarlo, máxime cuando eran conocedores del grave deterioro sufrido por otras zonas que, en el pasado, se encontraron en una situación similar. En este sentido es fácilmente apreciable la ingente labor estética de César Manrique.

Se aprecian claros ejemplos de inversión que recogen las tendencias surgidas en los últimos años que tratan de exigir calidad en la oferta turística; es la respuesta racional: ante el deterioro de otros núcleos turísticos orientados hacia la máxima ganancia en el menor plazo, se toma conciencia de la gran fuente de beneficios que supone ofrecer al turista exactamente aquello que anda buscando.

Pero cabe preguntarse sobre la veracidad de la estética turística insular. Buena parte de la iniciativa privada se ha escudado en el argumento plástico para llevar a cabo el juego de la especulación y el crecimiento urbanístico. La estética arquitectónica sería la «máscara turística»¹¹ o la «fachada exterior»¹² del gran negocio del turismo, que se cen-

¹¹ VVAA, *Canarias ante el cambio*. Ed. A. Romero, Tenerife, 1981.

¹² VVAA, *Canarias ante el cambio*. Ed. A. Romero, Tenerife, 1981.

tra en las parcelas de la especulación del suelo y en su venta. A pesar de todo, hay varios ejemplos que son realidad y otros que no son más que proyectos, que confirman la posibilidad de la duda en cuanto a un desarrollo turístico «bueno», no ya modélico. El futuro de Papagayo, con el puerto de Playa Blanca como trampolín de lanzamiento turístico, la apreciable masificación de la costa de Tías, el arranque que nunca llega en torno a la empresa Unión Explosivos Río Tinto, la polémica decisión del Ayuntamiento de Haría de enajenar una parte de Malpaís de La Corona..., son hechos que plantean interrogantes serios en torno al futuro inmediato del turismo insular.

Por otro lado, la falta de control local de la actividad, la duda en cuanto a los beneficios concretos del turismo en sí mismo y el gran porvenir de otras zonas cercanas a nuestro entorno inmediato, sugieren la necesidad de un rápido y profundo estudio en torno a la realidad del turismo en Lanzarote. Tampoco es descabellado apuntar que los costes sociales, los efectos negativos, devendrán del exceso de espacio edificado con fines turísticos y la masificación que ello acarrea. En un espacio geográfico-isla estrecho, es la propia estrechez la que condiciona las posibilidades de recepción de visitantes.