

**PROCESOS DE OCUPACIÓN INDUSTRIAL  
DEL ESPACIO EN FUERTEVENTURA  
Y LANZAROTE**

*Juan Francisco Almeida Morales  
Santiago Hernández Torres  
Guillermo Morales Matos*



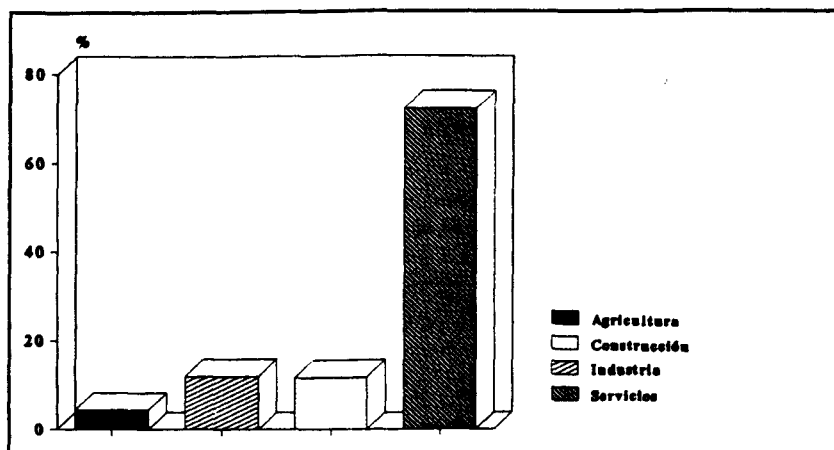
## 1. INTRODUCCIÓN

Las VII Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote ofrecen la oportunidad de sacar a la luz un tema que hasta ahora ha estado inmerso en el desconocimiento y el olvido por parte de la literatura científica, con la incertidumbre propia de las cuestiones escasamente tratadas, pese a su apreciable incidencia en las características y funcionamiento del territorio de las islas de Fuerteventura y Lanzarote. Esta circunstancia se acentúa aún más si cabe por la generalización de su definición como «islas menores».

Al margen de la aleatoriedad de sus conceptos, los espacios industriales se desvelan como áreas de gran dinamismo y variabilidad y cuyo funcionamiento posibilita interrelaciones peculiares en la organización espacial del entorno en que se ubican, muchas veces las propias capitales insulares.

Su previsión, localización y dimensionamiento justifican su estudio más allá de una visión economicista, muy tendente a la mejora de la participación de la actividad industrial en general en el conjunto de la economía insular y, en muchas ocasiones, de la regional (Ver Figura 1).

Figura 1  
Estructura del P.I.B. en Canarias



Fuente: «La Ordenación Territorial de la Actividad Industrial». *Plan Insular de Ordenación de Tenerife*.  
Elaboración propia

Pese a esa proporción, el interés de la investigación de estas áreas se orienta a su ascendente implantación, favorecida por unas características socioeconómicas determinadas y por la promoción oficial que se ha hecho desde el planeamiento municipal, complementada por la pausada y constante aparición de empresas y edificaciones propiamente industriales en los asentamientos de población lejanos, respecto a los núcleos capitalinos (Arrecife, en Lanzarote, y Puerto del Rosario, en Fuerteventura).

Para empezar, ambas islas participan de las características y condicionantes de la actividad industrial en el Archipiélago, durante la década de los ochenta y lo que llevamos de los noventa. Del dinamismo que cobren cada uno de los factores van a depender determinados procesos en los espacios industriales, los cuales a su vez van a afectar al resto de actividades que en ellos se dan y que, como veremos, no necesariamente pertenecen al sector secundario.

Algunos autores<sup>1</sup> han coincidido en mencionar una serie de factores principales:

- La escasez de recursos industrializables y la fuerte dependencia de los productos importados.
- La competencia originada a partir del régimen comercial y aduanero.
- El escaso fomento industrializador en estas islas, en particular, y en Canarias, en general.
- Los costes de la insularidad.
- El marco estructural de la economía insular.
- El escaso espíritu industrializador del empresario local.

La comprensión inicial del conjunto de estos factores resultará fundamental para percibir cualquier implicación de la ocupación industrial del espacio en Fuerteventura y Lanzarote.

## **2. EL PROBLEMA DE LAS FUENTES EN EL ESTUDIO DE LOS ESPACIOS INDUSTRIALES EN LANZAROTE Y FUERTEVENTURA**

Estudiar las formas de ocupación industrial del espacio en Fuerteventura y Lanzarote no deja de ser una tarea llena de riesgos en cuanto a los abundantes problemas vinculados a las fuentes de información, circunstancia ésta que ha afectado en gran medida a la propia inclusión de esta actividad como objetivo de la investigación geográfica. En los años setenta, José Ortega Valcárcel<sup>2</sup> ya advertía esta situación, a la que culpaba del poco éxito de la

---

1. Destacamos el caso de HERNÁNDEZ MARTÍN, J. A., 1984; 234-238.

2. ORTEGA VALCÁRCCEL, José, 1977; 18.

Geografía Industrial, señalando que *«no se puede ignorar que tal estado responde, en buena parte, a las dificultades de las fuentes. Muchas veces son desconocidas, casi siempre resultan inabordables, guardadas por el secreto de la empresa o por el de los organismos públicos»*.

En efecto, a la dificultad ya existente de la escasez de estadísticas y fuentes fiables y de trabajos realizados hasta la actualidad, debemos añadir la enfermiza e interesada<sup>3</sup> confidencialidad de los datos referentes a la mano de obra, los componentes financieros, la composición del capital, los beneficios, etc., que obligan al geógrafo a hacer un verdadero sacrificio de diplomacia. Para colmo, la mayoría de las fuentes utilizables para la industria, incluso las estadísticas asequibles, se caracterizan por las grandes diferencias de conceptos y criterios entre unos años y otros y entre las mismas variables, no quedando otra alternativa que la elaboración personal a partir de un análisis de aquéllas, el cual ocupa una parte importante del tiempo.

Estos obstáculos se hacen más difíciles cuando nos encontramos ante el estudio de los espacios industriales en islas con una escasa importancia del sector secundario y en las que sólo mencionar el nombre de «industria» ya provoca un cierto malentendido de su concepto, relegándolo a un apartado marginal de la planificación del territorio. No digamos que merezca un papel importante, pero sí debe estudiarse para evitar situaciones ya vividas en las islas capitalinas, donde su olvido permitió discretas actuaciones que hoy se revelan como irracionales con el medio ecológico y socioeconómico.

### **3. DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA INDUSTRIA EN LANZAROTE Y FUERTEVENTURA**

En unas islas donde han predominado históricamente el carácter agrario de las estructuras espaciales<sup>4</sup>, sólo en los últimos treinta años se ha apreciado un efervescente dinamismo del crecimiento de las formas urbanas, en las que participan la actividad turística y el aumento de la población en los núcleos capitalinos. En ambos casos han aparecido nuevas estructuras y actividades económicas, se ha diversificado la mano de obra y han surgido nuevas necesidades dotacionales, entre las que puede incluirse un incipiente tejido industrial.

La mayor o menor consolidación de estos crecimientos va a explicar la distribución de las variables industriales en estas islas, por cuanto es en los

---

3. Para la que parece no haber otra explicación que los motivos relacionados con la declaración oficial de bienes o la contratación de empleados, propia de una economía sumergida.

4. Muchos autores han hecho especial hincapié en esa circunstancia. Por poner un ejemplo, citamos a GONZÁLEZ MORALES, A. (1993; 590), para el caso de Fuerteventura, y MORALES, G., Y ROMERO, C., (1993; 502), para el caso de Lanzarote.

municipios más poblados y en los de su entorno, donde va a existir una mayor densificación de aquéllas; fenómeno que se hace más patente en el caso de Arrecife, que ocupa un lugar preponderante respecto al resto de los municipios. Sirva de dato indicativo, el hecho de que en ese término se ubicaban, en 1990, 25 de las 30 empresas industriales<sup>5</sup>, es decir un 83,3% (Figura 2), predominio que mantiene respecto a la mano de obra.

Figura 2:  
**Empresas y personal industrial registrado en Lanzarote**

Municipios	Industrias	%	Personal
Arrecife	25	78,13	197
Haría	0	0	0
San Bartolomé	1	3,13	*
Teguise	4	12,50	93
Tías	1	3,13	*
Tinajo	1	3,13	*
Yaiza	0	0	0
Total	32	100	—

(\*) Datos afectados por el secreto estadístico.

Fuente: *Instituto Canario de Estadística (ISTAC)*. 1990. Elaboración propia.

Sin embargo, el proceso parece equilibrarse mucho más en la isla de Fuerteventura, donde los municipios de La Oliva, Pájara y Puerto del Rosario no presentan diferencias significativas en cuanto al número de empresas, aunque sí en lo que se refiere al número de empleados, en que Puerto del Rosario es relativamente más importante. (Figura 3)

Otra importante variable que refleja el grado de crecimiento de la actividad industrial y su distribución en el espacio se refiere a la inversión realizada en la adquisición y preparación de terrenos, en la construcción de edificaciones industriales y otras, en la compra de maquinaria e inversiones de equipo, etcétera.

Pese al problema generado por la negativa de los empresarios de algunos municipios a facilitar dichos datos, especialmente en San Bartolomé (Lanzarote) donde se percibe una cierta expansión en este sentido, podemos decir que la distribución no varía en relación a las variables estudiadas anteriormente. Quizás, la diferencia más importante se refleja en la importante cifra dada en La Oliva, donde la inversión es la más alta con diferencia de todos los municipios de las islas estudiadas (938.146.000 ptas., frente a las 324.152.000 ptas. gastadas en Arrecife). Esta circunstancia debemos tenerla

5. En este caso, se refieren a empresas manufactureras, excluyendo las de otros sectores productivos localizadas en las áreas que estudiamos.

en cuenta porque irá pareja con el fuerte dinamismo de La Oliva en cuanto a la implantación de espacios industriales.

Figura 3:  
**Empresas y personal industrial registrado en Fuerteventura**

Municipios	Industrias	%	Personal
Antigua	1	2,44	*
Betancuria	1	2,44	*
La Oliva	10	24,39	31
Pájara	10	24,39	23
Puerto del Rosario	13	31,71	44
Tuineje	6	14,63	8
Total	41	100	—

(\*) Datos afectados por el secreto estadístico.

Fuente: *Instituto Canario de Estadística (ISTAC)*. 1990. *Elaboración propia*.

#### 4. LOS ESPACIOS INDUSTRIALES EN FUERTEVENTURA Y LANZAROTE

El concepto de espacio industrial, como el de cualquier otro elemento sin delimitación teórica fija, siempre está sujeto a los criterios de análisis del que investiga. Su nombre puede hacer recordar la imagen de fábrica, factoría, contaminación, grandes áreas metropolitanas, economía de escala, grandes superficies, actividades siderúrgicas del norte de España, etc. Sin embargo, su aplicación a Canarias está estrechamente vinculada a una calificación del suelo por parte del planeamiento municipal y, en la gran mayoría de los casos, se comportan como espacios que acogen una variada gama de actividades (manufacturas, importación, distribución y venta al por mayor, servicios industriales, servicios comerciales, almacenamiento y depósito, etc.) y una muchísima mayor variedad de ramas productivas.

Debemos recuperar esta vinculación para explicar objetivamente la cuestión temática que nos planteamos y, luego, localizar los espacios que se estudian. En este caso, la fuente más importante -por no decir la única- no es otra que el planeamiento municipal y, por supuesto, la Consejería de Industria, Comercio y Energía del Gobierno de Canarias.

En base a esta premisa, consideramos como suelo industrial actual todo aquel que en alguna normativa municipal o insular se destina para usos «industriales»<sup>6</sup> en la actualidad, se encuentre o no edificado o en proceso de crecimiento. Por su parte, consideramos suelo industrial previsto aquel que se

6. Este concepto también debe entenderse sin la relación exclusiva con las actividades manufactureras, sino dentro de un conjunto mayor.

destine como «Suelo Urbanizable Programado» y «Suelo Urbanizable No Programado» o, en su caso, «Suelo Apto para Urbanizar» con un uso industrial, encontrándose en fase de tramitación su normativa.

La isla de Lanzarote completa un total de 1.860.800 m<sup>2</sup> de suelo industrial actual repartidos en 6 sectores o áreas y que ocupan un 0.22% de la superficie total insular. A ello habría que añadirle 1.768.400 m<sup>2</sup> de suelo industrial previsto, para un conjunto de 7 futuras áreas.

En cuanto, a la superficie existente (Figura 4) para tal uso, la gran mayoría se concentra en los municipios de San Bartolomé y Arrecife, los cuales alcanzan un 99,7%, estando el resto en un pequeño sector localizado en el municipio de Yaiza. No obstante, el primero de ellos basa su «superioridad» en la existencia de un área industrial única -Playa Honda-, siendo el municipio capitalino el que más zonas tiene (4) y el que más porcentaje ocupa respecto al total de su superficie (3.59%), frente al 2.54% del anterior.

Figura 4:

**Áreas de suelo industrial actual en Lanzarote**

Área industrial	Superficie total (m2)	Suelo ocupable (m2)	%	Suelo ocupado (m2)	%	Suelo libre (m2)	%
Argana (Arrecife)	480.550	480.550	25,85	190.000	28,03	290.000	24,55
Los Mármoles (Arrecife)	50.000	50.000	2,69	25.000	3,68	25.000	2,11
Castillo S. José (Arrecife)	86.500	86.500	4,65	70.000	10,32	16.500	1,39
Puerto Naos (Arrecife)	199.000	199.000	10,70	80.000	11,80	119.000	10,07
Playa Honda (San Bartolomé)	1.040.000	1.040.000	55,94	312.000	46,03	728.000	61,65
Montaña Roja (Yaiza)	4.818	3.132	0,16	800	0,11	2.332	0,19
LANZAROTE	1.860.800	1.859.000	100	677.800	100	1.180.832	100

Fuente: *Ayuntamientos y promotores.* (Elaboración propia.)

Por su parte, la isla de Fuerteventura incluye en su territorio un total de 416.700 m<sup>2</sup> de suelo industrial actual, repartidos en 4 áreas, y que ocupan un 0.025% del total de su superficie (Figura 5).

Al mismo tiempo, cuenta con 5.270.900 m<sup>2</sup> de suelo industrial previsto, repartidos en 13 áreas, oferta que llega a superar incluso a la de la Isla de Gran Canaria, notando una sobredimensión para la importancia industrial de la Isla y para sus posibilidades de demanda.

Según los municipios, el de Puerto del Rosario agrupa la mayor superficie de suelo disponible, alcanzando un 77.63% de la existente en la Isla,



seguido muy de lejos por los otros dos que cuentan con él, Antigua y Pájara; predominio que mantiene en el porcentaje del espacio afectado respecto al total municipal, con un 0,11%.

En lo que se refiere al número de empresas localizadas en estas áreas, en Puerto del Rosario se asientan 32 de las 36 de toda Fuerteventura, favorecidas por los factores de localización industrial con los que cuenta la ciudad capital.

Figura 5:  
Áreas de suelo industrial actual en Fuerteventura

Área industrial	Superficie total (m2)	Suelo ocupable (m2)	%	Suelo ocupado (m2)	%	Suelo libre (m2)	%
La Cerquita (Antigua)	50.000	16.500	7,79	9.000	12,65	7.500	5,33
Pto. Morro Jable (Pájara)	43.175	27.000	12,75	0	0	27.000	19,21
Las Salinas (Pto. del Rosario)	87.500	50.190	23,71	35.000	49,22	15.190	10,80
Risco Prieto (Pto. del Rosario)	236.000	117.950	55,73	27.105	38,12	90.845	64,64
FUERTEVENTURA	416.700	211.640	100	71.105	100	140.535	100

Fuente: Ayuntamientos y promotores. (Elaboración propia.)

Muchos de estos espacios se revelan, no en ambas islas sino en todo el Archipiélago, a partir de una predominante morfología que recibe el nombre de «polígonos industriales». Su definición y análisis siempre estará sujeta a dos tipos de objetivos, según interese destacar *«su naturaleza de suelo industrial planificado y urbanizado con el fin de acoger proyectos de acción territorial (lo que implica su función como factor de localización), o bien subrayar su condición de concentración industrial, partiendo del supuesto de que se trata de un espacio más o menos consolidado que reúne establecimientos productivos como consecuencia del desarrollo de procesos tales como la periurbanización de la industria y la descongestión de las zonas fabriles saturadas»*<sup>7</sup>. Evidentemente, las estructuras socioeconómicas en Fuerteventura y Lanzarote desechan de antemano la segunda opción, por lo que nos quedamos con su característica de superficie habilitada por el planeamiento insular y municipal, como ya se indicó antes.

7. BENITO DEL POZO, Paz., 1991; 392.

Ya vimos que la importancia de estos espacios no es alta en el conjunto de ambas isla. No obstante, no creemos conveniente medir el papel de estas áreas en base a su proporción en un territorio marcado por un carácter eminentemente agrario y, sólo en los últimos años, turístico. La formación de los espacios industriales debe entenderse como proceso localizado en torno a las áreas de mayor crecimiento urbano, salvo que las acciones estatales conlleven la utilización de suelo en municipios relativamente alejados de estos núcleos, como ha ocurrido en otras islas<sup>8</sup>.

Este proceso se deja entrever en el porcentaje de superficie dedicada a uso industrial en municipios como Arrecife, donde supone un 3,59%, o San Bartolomé, un 2,54%. En cambio, en la isla de Fuerteventura no se da ese caso, por cuanto el valor más importante se da en Puerto del Rosario, con un 0,11%.

Por otro lado, no debemos olvidar en este apartado la tendencia a renovar estas áreas mediante la calificación de nuevo suelo industrial previsto. Y esto es importante, porque supone un indicativo válido en el creciente dinamismo de estos espacios en las islas. Muestra de ello es que si tenemos en cuenta la superficie prevista, estaríamos ante una duplicación de la extensión total en la isla de Lanzarote (Figura 6), hasta alcanzar un 0,42%, situación muchísimo más acusada en el municipio capitalino, donde de llevarse a cabo todos los proyectos se alcanzaría un 10% de su suelo dedicado a uso industrial, situación sólo comparable en Canarias a Santa Cruz de Tenerife (14,6%).

Figura 6:  
Áreas de suelo industrial previsto en Lanzarote

Área industrial	Superficie total (m <sup>2</sup> )	%
Altavista I (Arrecife)	486.680	27,52
Altavista II (Arrecife)	538.800	30,46
Los Mármoles II (Arrecife)	255.610	14,45
Puerto Naos II (Arrecife)	89.160	5,04
Puerto Naos III (Arrecife)	89.960	5,08
Carretera a Tahíche (Teguise)	200.000	11,31
Montaña Roja (Yaiza)	108.194	6,12
<b>LANZAROTE</b>	<b>1.768.400</b>	<b>100</b>

Fuente: *Planeamiento vigente*. Consejería de Política Territorial y Cabildos. (Elaboración propia)

8. Ejemplo de ello son los polígonos industriales de Arinaga, en Gran Canaria, y de Granadilla, en Tenerife.

El mismo fenómeno, aunque con menor incidencia en la superficie de la isla y de los municipios respectivos se revela en Fuerteventura. Frente a las cuatro áreas de suelo industrial existente, tenemos 13 previstas (Figura 7), de las que 6 se localizan en Puerto del Rosario. Todas ellas suponen 5.270.900 m<sup>2</sup>, superando incluso a la segunda isla en importancia industrial del Archipiélago, Gran Canaria (3.170.140 m<sup>2</sup>), y, por supuesto, a la de Lanzarote (1.768.400 m<sup>2</sup>).

Figura 7:

**Áreas de suelo industrial previsto en Fuerteventura**

Área industrial	Superficie total (m <sup>2</sup> )	%
Triquivijate (Antigua)	250.000	4,74
El Matorral (Antigua)	350.000	6,64
Cruce de Las Arenas (La Oliva)	1.256.200	23,83
La Oliva (La Oliva)	146.700	2,78
La Lajita (Pájara)	90.484	1,71
Las Salinas II (Puerto del Rosario)	150.684	2,85
Matorral (Puerto del Rosario)	230.400	4,36
Zurita I (Puerto del Rosario)	227.400	4,31
Zurita II (Puerto del Rosario)	250.000	4,74
Rosa Vila (Puerto del Rosario)	500.000	9,48
INPESCASA (Puerto del Rosario)	165.000	3,13
Llanos de la Higuera (Tuineje)	1.430.000	27,13
Gran Tarajal (Tuineje)	224.000	4,25
<b>FUERTEVENTURA</b>	<b>1.768.400</b>	<b>100</b>

Fuente: *Planeamiento vigente*. Consejería de Política Territorial y Cabildos. (Elaboración propia.)

Otro hecho es que sólo dos, ubicadas en municipios no capitalinos (La Oliva y Tuineje), ocupan un 51% del total de las nuevas superficies y ambas sobrepasan los 1.250.000 m<sup>2</sup> de extensión.

¿Qué ocurre en esta isla? En medio del tejido agrario y turístico, ¿no estaremos ante una excesiva sobreoferta de este tipo de suelo, en base a la población existente y a las limitadas posibilidades del mercado? ¿No estaremos ante un fenómeno especulativo promovido por actitudes políticas permisivas o interesadas, a semejanza de algunos casos relacionados con el subsector turístico? Evidentemente, en Fuerteventura existe una perentoria necesidad de planificar los espacios industriales para evitar graves desequilibrios en su tradicional organización territorial y en su medioambiente, que ni siquiera el Plan Insular de Ordenación ha parecido entender. Y ello, al margen de la dificultad de pensar que todos estos proyectos se lleven a cabo.

## 5. FACTORES DE LOCALIZACIÓN DE LOS ESPACIOS INDUSTRIALES EN FUERTEVENTURA Y LANZAROTE

Muchos autores de la Península y del extranjero han estudiado en profundidad el problema de la localización industrial. Quizás sea el elemento incluido en el cúmulo de interrelaciones entre industria y espacio al que más tratamiento se ha dado. La mayoría<sup>9</sup> parecen coincidir en que las causas que inciden en la distribución de la actividad, pese a su multiplicidad, pueden estar representadas por la necesidad de disponer de mayor espacio, por las diferencias de coste de la mano de obra, por los reajustes tecnológicos, el clima social, las ventajas fiscales, por la proximidad a los mercados y centros urbanos, por las infraestructuras de transportes, entre otras.

Quizás las últimas que hemos nombrado son las que más explican la localización de los espacios industriales en Fuerteventura y Lanzarote (Figura 8 y 9). En efecto, la presencia de los núcleos urbanos primaciales de las respectivas islas explica la densificación de aquéllos en sus interiores o en los entornos periféricos. Estamos ante una nueva prueba del predominio de Arrecife y Puerto del Rosario en este aspecto.

A ello habría que añadir el hecho de que la convergencia de infraestructuras de transporte y la función del litoral como espacio soporte de las estructuras socioeconómicas explican buena parte de la concentración de la actividad industrial en esta franja del territorio<sup>10</sup>.

El litoral de Arrecife es un ejemplo claro de esta disposición. Y es que la presencia del puerto principal de la isla, con un importante dinamismo de sus funciones y actividades en relación a otros puertos canarios, tiene mucho que ver en las facilidades del recinto para la recepción de materias primas, las expedición de productos manufacturados, la cercanía de los mercados de consumo isleños y la ubicación de una importante proporción de la mano de obra, justificando el desarrollo de una importante orla costera de espacios industriales, a los que se podrían añadir otras tantas áreas de suelo industrial previsto de llevarse a efecto el planeamiento municipal. En estas circunstancias, el origen de la actividad industrial está estrechamente vinculado a las materias primas propias, inmediatas o próximas a las factorías (recursos pesqueros en el caladero canario-sahariano) o a las actividades nacidas al amparo del dinamismo portuario, cuando no a las dos juntas.

---

9. Por ejemplo, PRECEDO, A., Y VILLARINO, M., 1992; 9.

10. BARRAGÁN MUÑOZ, Juan Manuel, 1993; 82.

Figura 8:  
**Mapa de la distribución de los espacios industriales en Lanzarote**

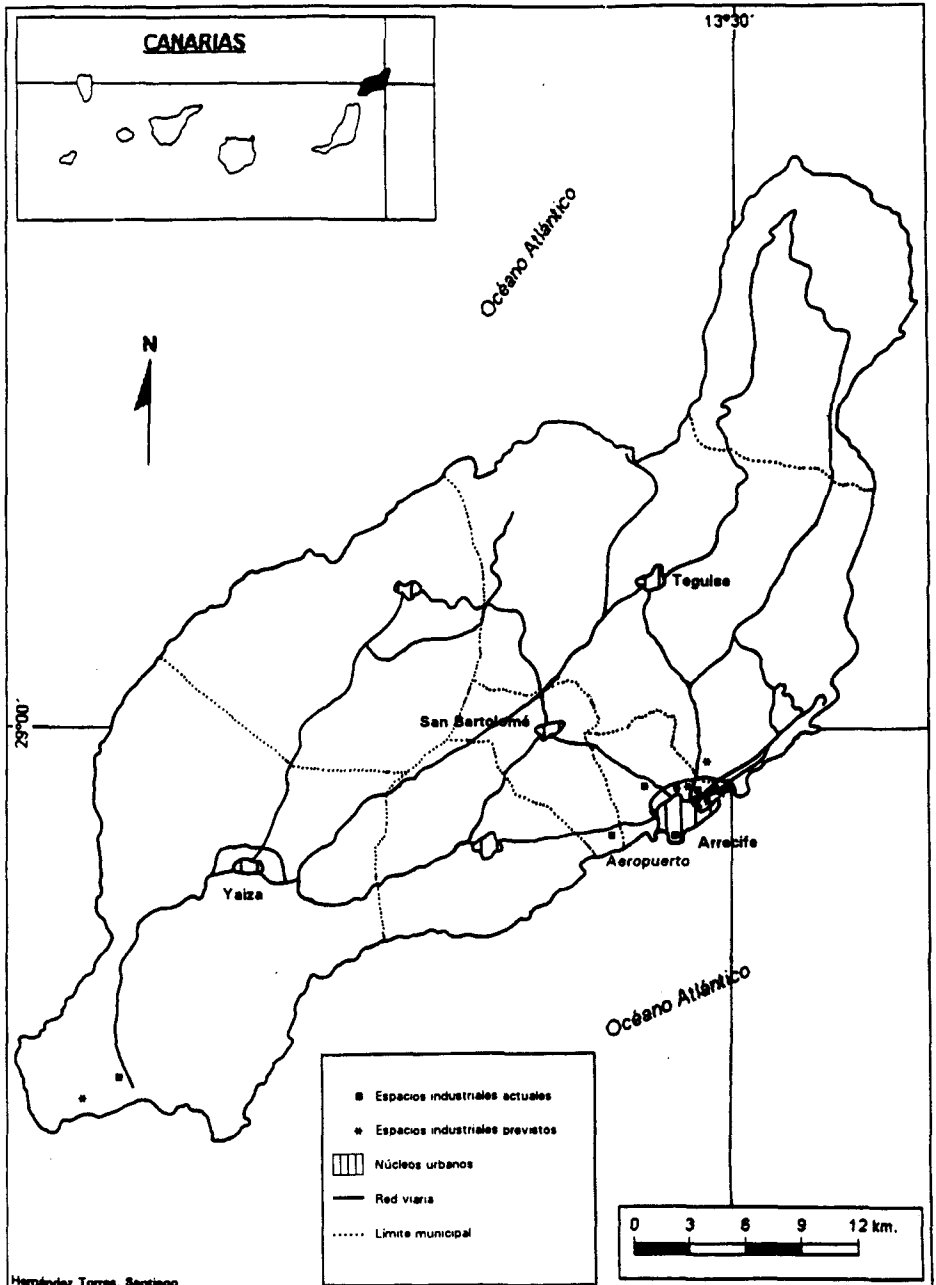
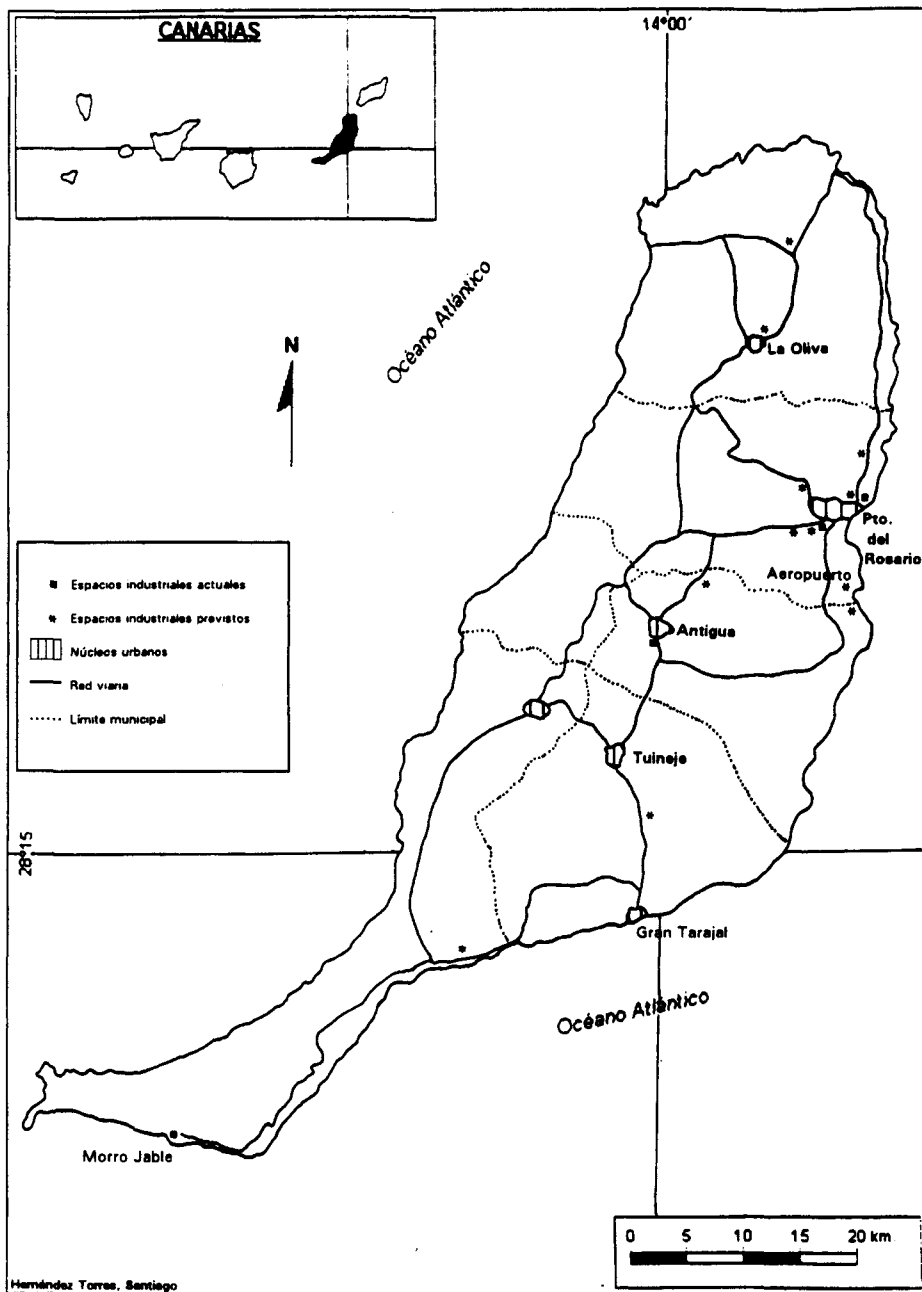


Figura 9:  
 Mapa de la distribución de los espacios industriales  
 en Fuerteventura



## 6. ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL DE LOS ESPACIOS INDUSTRIALES

En algunas ocasiones hemos insinuado que los polígonos industriales en las islas que estudiamos se caracterizan por la existencia en ellos de actividades de muy diversa índole, no sólo de las propiamente fabriles o manufactureras. Lógicamente, la mayor preponderancia de una u otra de éstas va a incidir en la especialización funcional de los espacios analizados, amén de la vinculación a uno u otro tipo de empresas y ramas, de las que ya hablaremos más adelante.

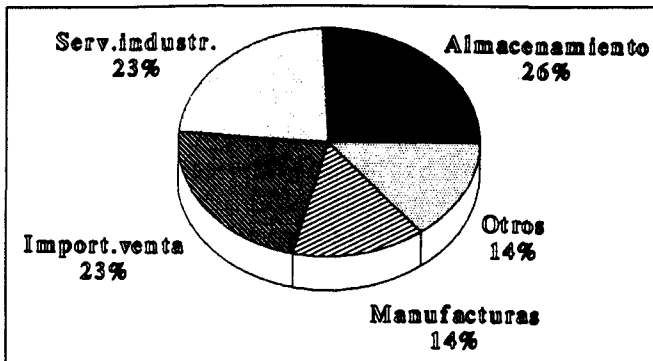
Una encuesta de campo ha reflejado la existencia de actividades de fabricación o manufacturación, almacenaje de mercancías y depósitos de combustible, servicios industriales (talleres de coches, carpinterías, gasolineras, ...), servicios comerciales (agencias, consultorías, consignatarias, ...), distribución y venta al por mayor, entidades públicas, etc.

Por ejemplo, en la isla de Fuerteventura los tipos de actividad (Figura 10) a las que se dedican las empresas ubicadas en estas superficies se reparten casi equitativamente entre el grupo de «almacenes y depósitos» (25%), el de «servicios industriales» que engloba los talleres, carpinterías, gasolineras, etc. (22,2%) y el de «importación, distribución y venta» (22,2%). Esta disposición se mantiene generalmente a lo largo de todos los municipios afectados, aunque el primero tenga una mayor presencia en Puerto del Rosario.

En cambio, en Lanzarote las empresas se dedican predominantemente al grupo de «importación, distribución y venta» (41,1%), seguido a mucha distancia por los servicios comerciales, el cual agrupa las agencias aduaneras, las empresas de alquiler de coches, las agencias de transportes y viajes, etc. (20,5%) y el de «almacenamiento y depósitos» (14,4%), manteniendo, también, cierta presencia el de «servicios industriales» (Figura 11).

Figura 10:

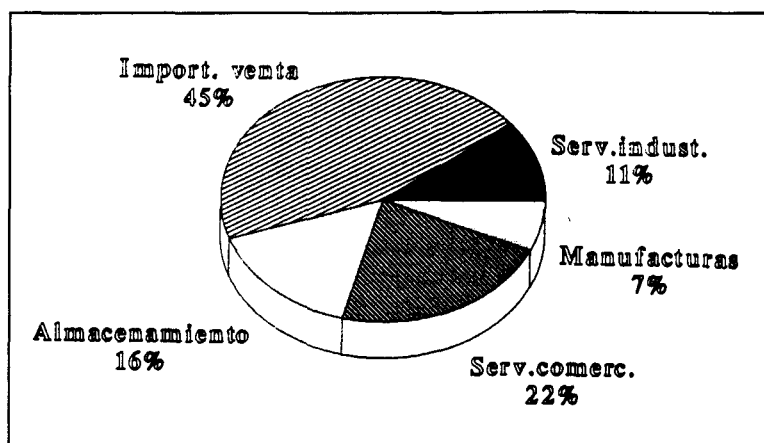
### Tipos de actividades en los espacios industriales de Fuerteventura



Fuente: Encuesta de campo.

Figura 11:

**Tipos de actividades en los espacios industriales de Lanzarote**



Fuente: Encuesta de campo.

Sin embargo, la homogeneidad del primer caso se rompe en esta isla, por cuanto los porcentajes suelen variar en función de la zona en que se asienten dichas empresas. Con ello, en la orla de áreas industriales del litoral de Arrecife cobran una mayor presencia las actividades manufactureras del ramo de la alimentación, mientras que el Polígono Industrial de Playa Honda, anexo al Aeropuerto de Lanzarote, las agencias de alquiler de coches y de viajes se hallan en mayor número.

Otro indicador de la especialización funcional de los espacios industriales puede ser el de las ramas productivas de las empresas ubicadas.

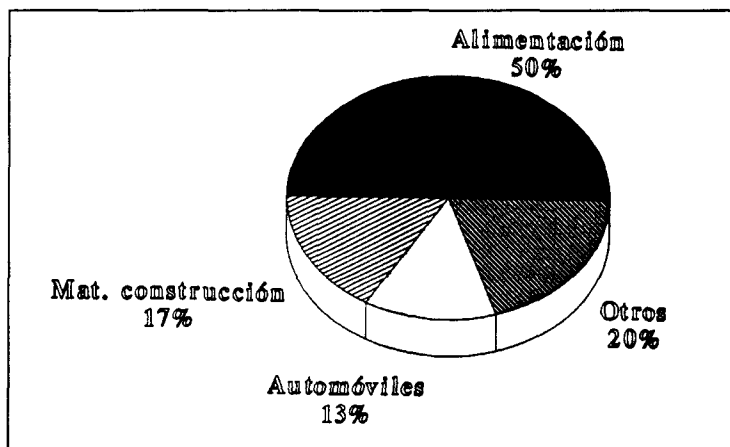
En este caso, en Fuerteventura (Figura 12), la rama de «alimentación y bebidas» es la que más dedicación presenta con 41,6%, mientras que el resto desciende por debajo del 14% («Materiales de construcción», con un 13,8%, «Reparación, alquiler y venta de automóviles», con un 11,1%).

Por su parte, en la isla de Lanzarote (Figura 13) también existe una amplia localización de empresas del ramo de la «alimentación y bebidas» en estas áreas (31,1%) y una bastante menor de las de los otros grupos, tales como el de «reparación, alquiler y venta de automóviles», con un 15,5%, o el de «materiales de construcción», con un 11,6%.

Tal como se dijo antes, esta disposición suele cambiar en función de la mayor o menor presencia de ciertas actividades económicas en los municipios.

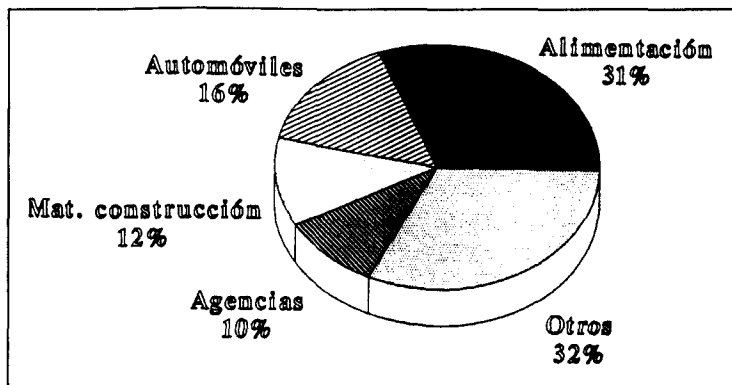


Figura 12:  
**Ramas productivas en los espacios industriales de Fuerteventura**



Fuente: Encuesta de campo.

Figura 13:  
**Ramas productivas en los espacios industriales de Lanzarote**



Fuente: Encuesta de campo.

Todos estos comportamientos van a incidir en la propia tipología funcional de las áreas de suelo industrial, a los que también podríamos añadir la influencia del entorno socioeconómico en que se asientan.

Sobre los distintos tipos de funcionamiento de estas superficies, se han establecido multitud de clasificaciones<sup>11</sup> basadas en variadísimos criterios.

11. Nos referimos a las de estudios peninsulares y extranjeros, ya que como se dijo antes, en Canarias, los intentos han sido muy escasos.

Incluso, podríamos decir que cada autor, en base a la disponibilidad de información, a la metodología de análisis o al tipo de actividades industriales, han aplicado los propios.

En Canarias, sólo se conoce un estudio<sup>12</sup> que, de manera eficaz, ha dividido los espacios industriales en función de su funcionamiento y estructuras económicas a las que acompaña. En él se establecen los siguientes tipos de ámbitos:

- Grandes polígonos industriales.
- Áreas industriales tradicionales.
- Sectores industriales en el entorno metropolitano de Santa Cruz-La Laguna.
- Zonas industriales vinculadas al desarrollo turístico.
- Operaciones industriales vinculadas a grandes infraestructuras dotacionales.
- Pequeños polígonos de almacenamiento/servicios a lo largo del corredor norte.
- Industria aislada en corredor a lo largo de la autopista del norte.
- Industria vinculada a los cascos existentes.

Evidentemente, no todos estos tipos son viables en el resto de las Islas, en especial, las de Lanzarote y Fuerteventura. Incluso, pudieran añadirse algunos que no se tuviera presente en esta clasificación. Pero, no conviene descartarla ni olvidarla si se quiere establecer diferentes tipologías que se acoplen a la realidad canaria.

En base a ello, en ambas islas existen cuatro sectores industriales localizados en los entornos periurbanos de Puerto del Rosario y de Arrecife, como son los de Las Salinas y Risco Prieto, y los de Argana y Los Mármoles, respectivamente. Todos ellos parecen seguir la dinámica existente en las islas capitalinas, en cuanto a que por diversos motivos (inexistencia o encarecimiento del suelo, competencia con los usos residenciales y comerciales, etc.) han expulsado estas empresas hacia esas áreas cercanas, donde siguen manteniéndose en estrecha vinculación con la dinámica económica de los centros urbanos.

En Lanzarote existen dos áreas industriales intraurbanas, como son las de Puerto Naos y Castillo de San José, ambas en el núcleo de Arrecife, las cuales generalmente son las de asentamiento más antiguo, cuando la propia dinámica de la ciudad, su escaso crecimiento poblacional y físico y, sobre todo, la presencia del principal recinto portuario de la Isla, propiciaron su radica-

---

12. El mencionado estudio monográfico «Ordenación Territorial de la Actividad Industrial», incluido en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

ción en esos sitios. Sin embargo, al margen de las ventajas propias de su localización, en la actualidad presentan ciertos obstáculos en su funcionamiento, tales como la crisis estructural de algunas actividades antaño importantes —sobre todo, las fábricas de conservas de pescado—, la congestión del tráfico en las vías anexas, etc.

Otra tipología, de gran presencia en todo el Archipiélago, es la de los espacios vinculados a las actividades del sector servicios, donde al calor de la actividad turística y comercial se han concentrado determinadas empresas. En estas islas, los existentes de este tipo son los de La Cerquita (Antigua) y Morro Jable (Pájara) en la isla de Fuerteventura, mientras que en la otra sólo existe un pequeñísimo sector localizado en Montaña Roja (Yaiza), más como consecuencia de la calificación del planeamiento que como comportamiento de las actividades.

El Polígono Industrial de Playa Honda, en el municipio lanzaroteño de San Bartolomé, es un caso único en estas Islas. Su extensión, de poco más de un millón de m<sup>2</sup>, y su relativa lejanía a los espacios urbanos (a 5 km. de Arrecife) explican su pertenencia al grupo de los grandes polígonos industriales aislados, caracterizados por acoger un gran número de empresas (53), por presentar una amplia oferta de suelo libre (61,6% del utilizable para uso industrial) y por estar vinculados a importantes infraestructuras de transporte, que favorecen su funcionamiento (Aeropuerto de Lanzarote, carretera de Arrecife a Tías (GC-720).

## 7. LOS PROCESOS DE INDUSTRIALIZACIÓN RURAL

Éste es otro hecho importante a la hora de analizar los procesos de ocupación industrial del espacio en territorios tan peculiares como los insulares.

En el caso de Fuerteventura y Lanzarote, mucho más importante en esta última, se han detectado una serie de procesos de industrialización surgidos en áreas rurales de tradicional especialización agraria, en general de carácter disperso, en los que aprovechando el excedente de mano de obra de estas zonas se han consolidado y han presentado una cierta capacidad de dinamización del territorio y de la producción de recursos naturales, predominantemente agroganaderos (cultivos, vinos, productos lácteos, etc.), pese a los períodos de crisis económicas que sufren. Quizás el caso más paradigmático es del Complejo Agroindustrial de Teguiise. A este tipo de proceso se le ha dado en llamar como «industrialización exógena»<sup>13</sup>.

En cambio, otra modalidad está vinculada a la pervivencia de actividades industriales de carácter tradicional, vinculadas a los recursos agropecuarios y

---

13. GIL QUINDOS, J. M. et al, 1993; 611.

culturales, en áreas con un excedente de mano de obra no asimilable por el sector primario, donde perduran adaptándose a las diferentes coyunturas y presentando ciertos rasgos artesanales. Muchas veces resisten con dificultad a las innovaciones recientes. Es el caso de las bodegas de Lanzarote. Suele denominarse como procesos de «industrialización difusa».

Estrechamente vinculado a la expansión de los elementos urbanos hacia los núcleos con personalidad tradicionalmente rural, suelen localizarse en éstos determinadas empresas dedicadas a actividades especificadas con anterioridad, tales como los talleres, las naves de almacenamiento, etc.

## **8. EL PLANEAMIENTO INSULAR DE LOS ESPACIOS INDUSTRIALES**

Al margen del planeamiento municipal, en el que los espacios industriales están regidos por una normativa interesada, individual y desconexa con la de otros municipios, el planeamiento insular de estas áreas suele ser un buen indicativo de la toma de conciencia y de las formas de ordenación de la Administración Pública, en este caso los respectivos cabildos insulares, a través de los Planes Insulares de Ordenación.

Por ejemplo, el Plan Insular de Ordenación de Lanzarote plantea el concepto de «industria-almacén» como estructura y tipología más adecuada en las áreas con este tipo de calificación del suelo.

Para ello, considera las instalaciones destinadas a operaciones de elaboración, transformación, reparación, almacenaje y distribución de productos.

Los problemas básicos que pretenden resolver se refieren tanto a evitar la dispersión de las instalaciones, que están produciendo impactos negativos en los núcleos de población y en el suelo rústico, como a articular los distintos tipos y niveles de instalaciones adecuadas a las necesidades y capacidades de impacto de los asentamientos residenciales.

A partir de ahí se proponen los distintos tipos de instalaciones para la edificación de la industria-almacén:

- Polígono industrial.
- Talleres aislados sin formar polígono industrial.
- Talleres domésticos anejos a la residencia.

Respecto a la localización de los polígonos industriales, sólo admite áreas de este tipo en Arrecife, que por su dimensión, concentración de población y buena posición en relación al Puerto, Aeropuerto y sistema de comunicaciones insulares, reúne las mejores condiciones para asimilar este tipo de instalaciones sin que tengan que producir implicaciones negativas en la ciudad.

Por otro lado, no concede nuevas licencias de edificación en la franja Norte de la Carretera Arrecife-Aeropuerto hasta que no se realice el Plan Especial de Mejora Ambiental. Dicho plan, que abarca una franja de 300-500 metros de fondo paralela a dicha carretera, desde Arrecife hasta el límite municipal con San Bartolomé-Tías, debe analizar y proponer soluciones al doble problema ambiental (Corte del Jable) y paisajístico (entrada a la Isla) a través de la creación de una trama de ciudad-jardín con industria ligera, residencia unifamiliar aislada, con servicios y dotaciones y amplios jardines. Por tanto, prohíbe la instalación de polígonos industriales en otros núcleos de población o en suelo rústico.

Respecto a la localización de talleres aislados que no forman polígonos industriales, tolera su instalación en todos los asentamientos, sean turísticos o no, con la excepción hecha de aquellos que se catalogan como *Núcleos con Alojamiento Turístico* y los *Núcleos del Litoral de Caleta del Caballo* y *Los Cocoteros*. Gradúa indicativamente dicha tolerancia, aceptando las instalaciones existentes, planteando que las nuevas no deban superar los 500 m<sup>2</sup> y distar más de 200 metros entre sí. Prohíbe, también, la instalación de este tipo de edificaciones industriales en el suelo rústico, mientras que las existentes en él serán analizadas en un estudio-censo del que se incluirá su tratamiento hacia el futuro.

Todas estas propuestas dirigidas al tejido industrial lanzaroteño, mediante el Plan Insular, se encuentran en fase de readaptación del planeamiento municipal vigente a la normativa que aquél aplica, en una apreciable línea de orientación económica hacia la actividad turística y de preservación del paisaje natural y cultural de la Isla.

En cambio, el Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura, en razón a la escasa presencia de las actividades industriales en el contexto socioeconómico de la isla, dedica un tratamiento muy secundario a estos espacios. Esto entra en contradicción con los acelerados procesos de calificación de áreas para uso industrial, por parte de Planes Generales y Normas Subsidiarias.

## 9. CONCLUSIONES

A lo largo de este texto, hemos intentado analizar las formas y procesos de ocupación industrial de dos islas que se sitúan en un escalón secundario en cuanto al tejido industrial de Canarias, junto a la isla de La Palma, entre el más importante de las islas capitalinas (Tenerife y Gran Canaria), el más marginal de las islas de La Gomera y El Hierro.

No obstante, Lanzarote ha demostrado unos procesos mucho más insistentes y arraigados que Fuerteventura, basado especialmente en las características socioeconómicas e históricas del núcleo de Arrecife.

Ambas islas sufren una cada vez más acelerada expansión de los usos industriales, concentrados en unas áreas así calificadas por el planeamiento municipal que, junto al trasvase de las formas urbanas y al crecimiento de las zonas turísticas, van compitiendo con su carácter tradicionalmente agrario.

El aumento de la población, de los niveles de renta, de turistas, etc., han generado una mayor efervescencia de la industria y el comercio, que precisan de áreas para el establecimiento de unas empresas dedicadas a variadas actividades, tales como las manufacturas, las importaciones, distribuciones y ventas, los servicios comerciales e industriales, el almacenamiento y depósito de los productos, etc, e incluidas en una amplia gama de ramas productivas, entre las que destaca la de «alimentación y bebidas».

En el lado contrario de la balanza, determinados espacios industriales, localizados especialmente en Arrecife (Lanzarote), han visto paulatinamente como sus momentos de bonanza económica y de dinamismo entran en crisis, cuyas causas parecen ser más estructurales y externas que coyunturales. El caso más ejemplar es el de las factorías de conservas de pescado, numerosas hasta hace poco, y que se han visto muy afectadas por las limitaciones de la actividad pesquera en el caladero canario-sahariano.

Entre un proceso y otro, aparece el fenómeno de la industrialización rural, en la que nuevas empresas con tecnologías modernas se añaden a las tradicionales bodegas de vino.

Esta dinámica -desconocida en casi su totalidad- requiere bajo nuestro punto de vista una reorientación de la investigación geográfica, aprovechando las líneas de investigación existentes destinadas a analizar los procesos de creación y transformación del territorio de las islas. El cada vez más acusado crecimiento de los espacios industriales hace necesaria una planificación eficaz y rotunda al mismo tiempo, que evite así las frecuentes irregularidades de funcionamiento o casos de confrontación entre unos usos de clara apariencia urbana y un paisaje natural y cultural, cuyo altísimo valor ha sido constatado multitud de veces y en multitud de lugares.

## 10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARRAGÁN MUÑOZ, JUAN MANUEL (1993). *Ordenación, planificación y gestión del espacio litoral*. Ed. oikos-tau. Barcelona.
- BENITO DEL POZO, PAZ (1991). *El Espacio Industrial en Asturias*. Ed. Oikos-Tau. Barcelona.
- C.C.R.S. arqtos. (1993). *La ordenación territorial de la actividad industrial*. Plan Insular de Ordenación de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife.
- GONZÁLEZ MORALES, ALEJANDRO (1993). «La isla de Fuerteventura». *Geografía de Canarias*. Fascículo 37. Editorial Prensa Ibérica, S.A. Las Palmas de G.C. pp. 582-596.

- HERNÁNDEZ MARTÍN, JOSÉ ÁNGEL (1984). «El sector industrial y la construcción». En *Geografía de Canarias*. Tomo 3. E.D.I.R.C.A. Santa Cruz de Tenerife. pp. 234-262.
- MORALES MATOS, GUILLERMO y ROMERO RUIZ, CARMEN (1993). «La isla de Lanzarote». *Geografía de Canarias*. Fascículo 32. Editorial Prensa Ibérica, S.A. Las Palmas de G.C. pp. 501-516.
- ORTEGA VALCÁRCEL, JOSÉ (1977). «Actividad industrial y espacio industrial como objeto de la Geografía». *Ciudad e Industria*. IV Coloquio de Geografía. Asociación Española para el Progreso de las Ciencias. Oviedo. pp. 18-33.
- PRECEDO LEDO, ANDRÉS, y VILLARINO PÉREZ, MONTSERRAT (1992). *La localización industrial*. Ed. Síntesis. Madrid.
- GIL QUINDOS, JOSÉ MARÍA, et al (1993). «Los procesos de industrialización en áreas rurales: la mesa de Ocaña (Toledo)». Revista *Ciudad y Territorio*. Nº 102. M.O.P.T.. Madrid. pp. 609-631.