

EL CAMBIO EN EL MODELO TERRITORIAL DE LA ISLA  
DE LANZAROTE 1970-2004

ALEJANDRO GONZÁLEZ MORALES  
JOSÉ Á. HERNÁNDEZ LUIS  
SILVIA SOBRAL GARCÍA



## INTRODUCCIÓN

En este trabajo abordamos los cambios que se han producido en la isla de Lanzarote en la segunda mitad del siglo XX, analizando cómo Lanzarote pasa de un modelo económico y de gestión territorial tradicional, donde predominan las actividades del sector primario, al actual, sobre todo a partir de mediados de los setenta, cuando las actividades de explotación derivadas del ocio, la construcción y los servicios, ganan cada vez mayor protagonismo en detrimento de las actividades antes mencionadas.

Todo ello supone un profundo cambio en las estrategias de explotación del territorio, pues si hasta los años setenta el interior de la isla era el espacio más apreciado y de mayor dinamismo por su relación con las mejores tierras, por los más apetecibles pastos y por los importantes rebaños de ganado, a partir de esta fecha la costa irá cobrando paulatinamente cada vez mayor protagonismo, ya que la totalidad de las urbanizaciones de alojamientos turísticos se concentra en el litoral. En un primer momento lo harán en torno a la capital insular y Puerto del Carmen, en el municipio de Tías, mientras que en un segundo periodo se desarrollarán también importantes *resort* turísticos en Costa Teguise, en el municipio de Teguise, y en Playa Blanca, en el municipio de Yaiza.

Este fenómeno ha supuesto importantes transformaciones en el desarrollo espacial de la isla, debido a la progresiva colonización de los enclaves de costa frente al estancamiento de los núcleos interiores, y también en lo relativo a los aspectos socioeconómicos, ya que se introducen nuevas actividades económicas acompañadas de un acelerado crecimiento demográfico que termina por modificar profundamente la estructura y dinámica de la población.

Y son precisamente estos cambios los que vamos a analizar, abordando para ello dos apartados distintos, aunque íntimamente relacionados, como son la situación socioeconómica antes de los años setenta y su plasmación espacial, y la que se configura tras esta fecha y de qué manera se refleja en el territorio. En el primer periodo estudiaremos cuáles son y qué características presentan los sectores económicos tradicionales y cómo se desarrolló la población. En el segundo apartado nos ocuparemos de cómo se inicia el cam-

bio hacia las actividades del turismo, a partir de los años setenta, cómo entran en declive las actividades del sector primario y cuáles son los principales cambios en la organización poblacional. Ambos análisis tienen un marcado carácter diacrónico, lo que nos permitirá observar con la perspectiva necesaria la evolución global del fenómeno.

Las fuentes empleadas para la elaboración del trabajo son de diversa índole. Por un lado, contamos con las de tipo estadístico o cuantitativas, entre las que cabe citar al *ISTAC*, *Centro de datos del Cabildo de Lanzarote*, los *Censos Agrarios* de 1972 y 1999, las estadísticas de la *Consejería de Turismo, de Agricultura, Pesca y Alimentación*, la de *Medio Ambiente y Política Territorial* y, por último, la información de *touroperedores* y asociaciones de empresarios turísticos. En cuanto a la información de tipo cualitativo, se ha recogido fundamentalmente del trabajo de campo y de entrevistas con diversos estratos de la población de Lanzarote.

## 1. EL MODELO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL ANTERIOR A LOS AÑOS SETENTA

### *1.1. Una estructura económica espacial de tipo tradicional*

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 sebo, los huesos para utensilios y herramientas, lo que propició que el impacto sobre el territorio no fuera muy notable, pues ni el ganado era muy considerable (es muy probable que las cabezas de ganado, en exclusiva ovicápridos, no superaran las 15.000), ni la población insular tampoco era muy elevada (se calculan unas 5.000 almas para este periodo prehispánico).

Tras la conquista, y el posterior reparto de las tierras, comienzan a construirse las gavias y nateros en todas las zonas de vegas y lechos de barrancos<sup>1</sup>. Al mismo tiempo, empiezan a levantarse las primeras infraestructuras hidráulicas: maretas y pozos, estos últimos sobre todo en Haría, donde existen mejores condiciones geológicas para su construcción<sup>2</sup>. Esto propició que desde el siglo xv hasta parte del siglo xx, sobre todo la primera mitad, la isla fuera cambiando su configuración territorial en función de estas nuevas infraestructuras. Sin embargo, dichas construcciones apenas suponían impactos espaciales de envergadura,

---

1. Se trata de un muro transversal en el lecho del barranco para impedir la avenida de agua y suelo, de esta manera queda retenida el agua con los limos, configurando un suelo de gran valor agrario.

2. Constituyen embalses de agua de escorrentía realizados con piedras y tierras.

ya que estaban muy mediatizadas por los escasos recursos disponibles, tanto de agua como de suelo, por lo que durante este dilatado periodo Lanzarote apenas sufrió cambios territoriales de consideración<sup>3</sup>.

Ya en el siglo xx, el hombre se preocupó por extraer agua de las entrañas de la isla, excavando para ello el área de Famara. Esto permitirá obtener mayores cantidades de agua, al tiempo que se construye la presa de Mala, aunque desde su inauguración esta infraestructura tuvo serios problemas de filtración por la imposibilidad de almacenar toda el agua prevista en su interior, debido a las fugas que se producen dentro de la misma. En efecto, aunque su capacidad en el momento de su construcción era de 180.000 m<sup>3</sup>, su máximo nivel de llenado fue de 50.000 m<sup>3</sup>, en 1990, y aunque se ha realizado una impermeabilización por zonas, no ha dado los resultados apetecidos. Paralela a la presa se produjo la creación de la comunidad de regantes de Mala, que tampoco llegó a entrar en servicio.

En los años sesenta es cuando se introducen en Lanzarote los denominados recursos no convencionales para la obtención de agua, como la potabilización de agua de mar con la primera potabilizadora, construida por la empresa privada *Termolanza (Termoeléctrica de Lanzarote S.A.)*, con un coste global de 180.000 euros. Se trataba de una planta dual, es decir, producía agua y electricidad, con tecnología de tipo termocompresión y con una capacidad de producción de 2.300 m<sup>3</sup>/día y 1.500 Kws, que servía para cubrir el abastecimiento de la ciudad de Arrecife y el incipiente núcleo turístico de Fariones. En 1973 se negocia con el Ministerio de Industria la primera ampliación de la planta. Por último, hay que señalar también que en la actualidad se han introducido los aprovechamientos hídricos derivados de la depuración de las aguas fecales, para el riego de los jardines turísticos, campos de golf y uso en la agricultura.

En cuanto a la producción agrícola, los cultivos de la isla se han centrado tradicionalmente en los cereales y leguminosas, productos destinados al abastecimiento interior de la población, pero también en años de lluvias copiosas que producían excedentes, se comercializaban en el resto del archipiélago, sobre todo con Gran Canaria y Tenerife. Incluso, en ocasiones, se llegó a vender granos y cereales a Madeira y a la Península Ibérica. El cereal principal era el trigo, aunque lo que más producía la isla era la cebada y el centeno, para tostar, moler y hacer gofio. Por lo que respecta a las leguminosas, se encontraban las lentejas, los garbanzos, las judías y los chícharos, todos ellos para el consumo interior y el mercado interinsular.

---

3. El único cambio notable va a ser la erupción de Timanfaya entre 1730 y 1736, que afecta a una cuarta parte de la isla cubriéndola de lavas y lapillis. Esto propició la ruina de determinadas vegas agrícolas entre Tinajo y Yaiza y, lo que es más importante, la aparición de la técnica del arenado, que permitió incrementar la gama de cultivos e intensificar las producciones de algunos ya existentes, tanto en la versión del arenado natural como la del homónimo artificial.

Posteriormente, en el siglo XVIII, se introdujeron las papas, sustituyendo a los cereales y a las leguminosas como producto básico en la alimentación. En este mismo siglo comienza a extenderse con importancia el cultivo del viñedo en arenados, siendo en la actualidad el único producto agrario que sigue incrementando su superficie, localizándose la mayor zona productora en La Geria, seguida del Malpaís de La Corona.

Las hortalizas también se extendieron por amplias áreas de la isla, tanto en gavias como en arenados, siendo una de las principales producciones la cebolla, que llegó a constituir en los años sesenta y setenta un importante cultivo de exportación. Sin embargo, problemas de comercialización y los excesivos costes de producción, propiciaron en las últimas décadas una reducción notable de este cultivo.

En Lanzarote encontramos también el cultivo en jable, desde Famara hasta Playa Honda, cubriendo todo este territorio centro-septentrional de la isla. Se trata de una técnica agraria que se desarrolla bajo arenas organógenas, con parcelas separadas por *bardos*, es decir, cortavientos realizados de paja de centeno para evitar daños a los cultivos. Estos se orientan preferentemente a la producción de batatas, calabazas, melones, sandías y tomates, aunque, al igual que las cebollas, su producción y superficie cultivada se han reducido bastante en los últimos años.

Por último, dos cultivos que destacan por su originalidad 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 en la actualidad sólo dos pagos en la isla con un número de hectáreas significativas: los lugares de Mala y Guatiza, en los municipios de Haría y Tegüise respectivamente. También hay que destacar el tabaco, que tuvo gran desarrollo en el pasado, y que en la actualidad prácticamente ha desaparecido del agro conejero, localizándose preferentemente en los municipios de Haría y Tinajo.

En lo relativo a la pesca, ya desde antes de la conquista el banco pesquero canario-sahariano se venía utilizando por romanos, fenicios, etc. En 1463, el señor de la isla de Lanzarote, recibe, junto a Gonzalo de Saavedra (señor de Fuerteventura), las tierras y pesquerías que van desde Cabo Aguer hasta Cabo Bojador. Este derecho no fue utilizado de forma intensiva por el peligro que suponían los piratas y bereberes. Este estado no cambia sustancialmente con el paso de los siglos, así en el XVIII George Glas comentaba:

*Este ramo de industria permanece en el rústico estado en que la empezaron los canarios hace más de dos siglos. El método de pescar era el siguiente: El número de barcos era de treinta; tienen de quince a cincuenta toneladas de capacidad; el más pequeño tiene una tripulación de quince hombres y el mayor de cincuenta. Están contruidos en la isla y tripulados por los isleños.*

A principios del siglo xx, la pesca seguía constituyendo una actividad muy artesanal desarrollada mayormente en el banco canario-sahariano, con barcos de poco calado y con una población activa que combinaba la pesca con la agricultura. Con el paso de los años, la colonia de pescadores se fue incrementando al mismo tiempo que se fue profesionalizando, se concentró en la industria conservera, hasta que entra en declive a finales de la década de los setenta, tras la descolonización del Sáhara, debido a la dificultad de obtener licencias y a la consiguiente reducción del número de capturas.

El modelo económico que presentaba la isla a mediados de los años setenta se traduce en un potencial laboral que se repartía entre los tres sectores de actividad, aunque con una notable incidencia de las actividades relacionadas con el sector primario, que absorbía casi un tercio de la población activa. Sin embargo, este sector experimentará un fuerte descenso en la etapa siguiente debido al proceso de cambio que se produce con la introducción de las actividades turísticas y la consiguiente terciarización de la población.

TABLA 1  
*Población activa según rama de actividad. 1975*

<i>Sectores</i>	<i>Porcentajes de actividad</i>
Primario	23.00
Secundario	30.60
Terciario	46.40
<b>TOTAL</b>	<b>100.00</b>

*Fuente:* Martín Ruiz, 1985; cfr. p. 539.

El sector secundario tenía en estos momentos un elevado porcentaje de población activa relacionada directamente con la industria conservera de pescado, que todavía funcionaba en buena parte en las instalaciones de Arrecife, y con el subsector construcción. Este sector también experimentará grandes cambios en la siguiente etapa ya que la pérdida del sector pesquero traerá consigo la desaparición de estas industrias, con la consiguiente disminución de la fuerza de trabajo a ellas dedicada.

El sector terciario suponía el sector mayoritario en cuanto a captación de mano de obra, centrándose su actividad en los subsectores de comercio, servicios administrativos y portuarios, que se desarrollaban en la capital y otros centros urbanos de la isla, además del turismo que comienza en estos años su despeque definitivo.

Se puede afirmar, por tanto, que es en esta época 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 en relación a las islas centrales 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 adelantó a las islas menores, que se han mantenido al margen del proceso turístico, conservando unas estructuras económicas más tradicionales.

### *1. 2. La ocupación poblacional. Una distribución espacial interior*

La evolución de la población de la isla de Lanzarote, desde 1900 a 1975, presenta un crecimiento continuo pero moderado, condicionado por una dinámica interna caracterizada por una natalidad con valores elevados hasta la década de los setenta, y una mortalidad que desciende de forma notable a partir de los años treinta, contrarrestada por importantes tasas de emigración que han supuesto un freno al desarrollo de la población.

TABLA 2

#### *Evolución de la población de derecho por municipios. 1900 - 1970*

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

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

En efecto, la secular emigración, tanto a las islas centrales como a África y América, en determinados momentos de crisis económicas, ha impedido un crecimiento poblacional acorde con las tasas vegetativas, pudiéndose afirmar que se trataba de un auténtico factor estructural. Esta emigración solía ser temporal,

con el fin de reunir cierta cantidad de dinero, que luego al regreso se invertía en alguna actividad relacionada fundamentalmente con la compra de tierras.<sup>4</sup>

En lo que respecta al reparto de habitantes por municipios, es relativamente equilibrado, pues todos los términos municipales presentaban, a grandes rasgos, una población más o menos similar, esto es, con escaso peso y con una evolución lenta, salvo Arrecife, que al ser el municipio capitalino y donde se asienta la mayor parte de los servicios, el comercio y las industrias conserveras, ha experimentado un mayor crecimiento, superando en 1975 los 20.000 habitantes.

El poblamiento era disperso y atomizado, conformado por pagos de distintos tamaños relacionados directamente con la actividad agraria. Estos asentamientos, con una morfología de tipo lineal y tipologías edificatorias tradicionales, se disponían en torno a caminos y carreteras, siguiendo el eje viario que cruzaba la isla de norte a sur por su parte central, es decir, con una localización preferentemente interior.

La ocupación humana del territorio es, sin lugar a dudas, un fiel reflejo del tipo de modelo territorial imperante en estos momentos, caracterizado por su escasa importancia demográfica en relación al conjunto del archipiélago. Una estructura económica tradicional que daba empleo a pocos habitantes y potenciaba la emigración. Y una organización espacial concentrada en la zona interior en torno a las zonas de cultivo, mientras que la costa, a excepción de Arrecife y los pequeños puertos pesqueros, no tiene todavía un peso importante y se mantiene con una ocupación más puntual.

## 2. EL MODELO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL ACTUAL

### 2.1. *La disminución de las actividades primarias*

El nuevo modelo territorial que se gesta en la isla de Lanzarote a partir de los años setenta como consecuencia de la irrupción del turismo, va a provocar un proceso paulatino, pero acelerado, de modificaciones que van a afectar tanto a las estructuras espaciales como a las productivas. Y aunque la agricultura y el turismo en una primera valoración superficial puedan parecer actividades que no tienen nada en común, pues una pertenece al sector primario y la otra al terciario, en Canarias, y en concreto en Lanzarote, sí presentan evidentes vínculos, pues el desarrollo de una (el turismo) supuso el ocaso y la crisis de la otra (la agricultura).

En efecto, el desarrollo del fenómeno turístico ha tenido unas repercusiones negativas para el mantenimiento de las actividades primarias, especialmente para la agricultura. Y lo hace a varios niveles: a) compitiendo por el suelo; b) rivalizando por otros recursos básicos, como el agua, por ejemplo; c) acaparando la fuerza de trabajo.

---

4. COLECTIVO 78: "Los efectos económicos de un proceso migratorio. La emigración canaria a Venezuela". *Canarias ante el Cambio*. La Laguna, 1981; pp. 129-145.

En cuanto a la competencia por el suelo, la rentabilidad de una y otra actividad no deja lugar a dudas sobre los beneficios del turismo frente a la agricultura, ya que se ha remunerado mucho más el valor del suelo para uso urbano que para uso rústico. Aparte de esto, otra cuestión importante es la estabilidad económica que proporciona el turismo y que difícilmente puede aportar la agricultura con sus mayores altibajos de producción y menores beneficios.

En relación a la competencia por un recurso básico como es el agua, también es el turismo el que sale mejor parado pues los altos precios que puede soportar la actividad de ocio en Lanzarote a través de la desalinización del agua, difícilmente la puede sustentar la agricultura y menos aún la basada en aquellos productos de baja rentabilidad por unidad de superficie.

En tercer lugar, y en lo relativo a la fuerza de trabajo, la ventaja del sector turístico es abrumadora frente al sector agrario, ya que no sólo garantiza un salario estable y más alto, sino un tipo de trabajo menos duro y sacrificado. Este trasvase de población activa desde el primario al terciario provoca además que la propiedad rural vaya quedando en manos cada vez más envejecidas, que bien abandonan las tierras o venden sus parcelas como un seguro de vejez.

Todo ello se traduce en una disminución progresiva de las tierras labradas en estos últimos treinta años, que supone en torno a un 37%. Esta reducción se produce, en mayor medida, en los municipios turísticos, donde el abandono de tierras y el consiguiente trasvase de población desde la agricultura hacia el turismo han sido mayores. Sin embargo, también se observa en los municipios no turísticos debido a que las comunicaciones terrestres permiten rápidos desplazamientos de un extremo a otro de la isla, por lo que aun residiendo en estos términos interiores, es frecuente que una buena parte de la población activa esté trabajando en el subsector de la construcción o en la hostelería.

TABLA 3

*Aprovechamiento de la superficie agrícola en hectáreas 1972 - 1999*

<i>Municipios</i>	<i>Tierras labradas 1972</i>	<i>Tierras labradas 1999</i>
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
<b>Total</b>	<b>12.713</b>	<b>7.922</b>

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

En relación a los cultivos, el tabaco, los cereales y las leguminosas conocen un significativo retroceso, ya que al ser cultivos de baja productividad, son los que primero se abandonan. Asimismo, el cultivo de las cebollas, que antaño se plantaban en las vegas de Harfá, Teguisse, Tías y Yaiza, también ha experimentado una disminución de su superficie cultivada, aunque todavía se mantienen estas vegas agrícolas por el fenómeno de la agricultura a tiempo parcial, facilitada por una buena accesibilidad relativa desde los principales núcleos de población.

Lo mismo ocurre con los cultivos que se extendían en la denominada zona del jable, que es 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 pertinaz sequía, aunque también existen causas coyunturales en el exterior de la isla que terminan por afectar a las producciones de Lanzarote, como, por ejemplo, la competencia marroquí en el tema del tomate o la importación masiva de cereales desde el exterior a un coste muy inferior.

Sólo el viñedo es el que conoce una mayor extensión al amparo de su impulso 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, en gran medida, por el mencionado fenómeno de la agricultura a tiempo parcial.

En líneas generales, se observa cómo con el paso del tiempo el total de tierras, y por ende los cultivos, se ha ido reduciendo de forma drástica. A este respecto hay que reiterar que no ha sido tanto 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; sino especialmente por el efecto dominó que ha causado sobre el trasvase de la fuerza de trabajo, es decir, por el mentado trasvase de población desde la agricultura hacia el turismo, que en Lanzarote podemos calificar de muy intenso.

## *2.2. La concentración del crecimiento: el dinamismo de la franja costera*

Desde los inicios del turismo en Lanzarote, se detecta una preferencia de los asentamientos turísticos en la franja costera, desde Yaiza hasta Teguisse, es decir, en el sur y este insular. No en vano, el *Plan Insular de Ordenación del territorio* de Lanzarote de 1973, ya se decantaba por ubicar aquí algo más del 70% del parque de camas, hecho que pone de manifiesto el interés por potenciar este espacio de la isla en detrimento de otros. Esta circunstancia no es azarosa, pues existen razones de peso, tanto de índole física como humana, y que relacionamos a continuación:

1. La mayor disponibilidad de playas en el sur y este, como, por ejemplo, la de Los Pocillos-Puerto del Carmen (en Tías); Playa Blanca (en Yaiza); etc., ha

sido un hecho trascendental, pues para un turismo de sol y playa, especialmente potenciado desde los años sesenta, este era el espacio más idóneo que la isla podía ofrecer.

2. La existencia de gran cantidad de espacios naturales protegidos, aproximadamente un 42% del total insular, con una clara localización en el sector norte y centro-occidental de la isla, ha vetado cualquier tipo de construcción en estos enclaves, favoreciendo la concentración de todas las urbanizaciones en el sector costero.

3. Una acción eólica especialmente virulenta en el noroeste de la isla, ha contribuido también a hacer poco favorable este sector para el desarrollo de las urbanizaciones, inclinando la balanza hacia la vertiente sureste.

4. La presencia de una topografía más llana en el sureste insular, frente a los acantilados de Famara en el norte, también ha jugado su papel, no sólo por su menor accesibilidad sino por las mayores dificultades para configurar tramas urbanas debido al relieve y a los mayores costes de construcción.

5. El establecimiento del aeropuerto en esta franja de la isla, que se declara como de uso civil en 1946 propicia que la franja oriental de Lanzarote sea la más beneficiada para la potenciación de la actividad turística dada la cercanía de la infraestructura aeroportuaria a las nuevas urbanizaciones turísticas.

6. La localización de la capital insular, núcleo administrativo, comercial, y de servicios de la isla por antonomasia, junto a la cercanía de las urbanizaciones turísticas, se muestra como un factor favorable para la concentración de población en sus alrededores, siendo numerosos los núcleos residenciales que han surgido para alojar a la población residente.

7. La mejora de la red viaria en las franjas este y sur de la isla al socaire del desarrollo turístico y del emplazamiento de la capital insular, aeropuerto, puerto de Arrecife y de Playa Blanca, ha favorecido aún más la accesibilidad en este espacio, con obras tan importantes en los últimos años como la vía medular de Arrecife, el desdoblamiento de la carretera entre la capital y el aeropuerto — con previsión de ampliarla a tres carriles en cada sentido—, y la nueva carretera paralela a la antigua entre Yaiza y Playa Blanca<sup>5</sup>.

8. Desde finales de los años sesenta, la aprobación de distintos planes de urbanización en la franja costera de Teguiise, Tías y Yaiza, especialmente en el sureste de la isla, facilita la extensión de los alojamientos en este espacio, desequilibrando de manera ostensible el equilibrio social y económico de la isla.

---

5. El *PIOT* de 1991, en el artículo 2.1.1.1., apartado A.1., punto g, dejaba bien claro el marco territorial que se perseguía al hacer hincapié en la preponderancia de la accesibilidad con las urbanizaciones turísticas, ya que afirmaba que el esquema está *basado en un eje este-oeste (Costa Teguiise-Playa Blanca) con una serie de circunvalaciones alrededor de Arrecife y en una red viaria menor que conecta el anterior con el noreste, norte y noroeste de la isla.*

Ante estos hechos principales, no es extraño que el desarrollo económico y demográfico se haya inclinado hacia esta vertiente de la isla, siendo las distintas entidades de población del sureste de Lanzarote, tanto turísticas como residenciales, las que se comportan de una manera mucho más dinámica en relación al resto de la isla. Ello indica el potente efecto que tiene la actividad turística para la población que, por lo demás y conjuntamente con la isla de Fuerteventura, ha conocido un fuerte despegue en las últimas décadas. Ello 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 urbanismo que en nada tiene que ver con el tradicional de la isla.

Paralela a este crecimiento considerable de las entidades costeras, se ha ido produciendo una cierta desarticulación de los núcleos rurales, debido a los desplazamientos desde estas zonas agrarias interiores a los sectores turísticos de costa, provocando todo ello el estancamiento de estos núcleos, con el consiguiente abandono de antiguos espacios agrícolas y edificaciones tradicionales.

TABLA 4

*Evolución de la población de derecho por municipios. 1970 - 2004* <sup>6</sup>

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

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

Así, y en términos generales, hay que decir que Lanzarote superaba en el año 2004 los 116.000 habitantes, frente a los poco más de 40.000 en 1970, sin incluir, evidentemente, a la población turista, lo que significa que en este periodo de tiempo su población casi se ha triplicado. Pero los ritmos de crecimiento han sido muy dispares por municipios. Los más dinámicos han sido los del sureste insular, que han multiplicado por tres y por cuatro sus efectivos demográficos,

---

6. Mientras se realizaba este trabajo han salido publicados los datos de población a 1 de enero de 2005, que cifraban 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.

destacando por su mayor peso Arrecife, que vuelve a concentrar casi el 50% de los contingentes insulares. El de Tinajo crece a un ritmo menor, ya que dicho municipio tiene una limitación importante en cuanto a su desarrollo demográfico debido a la extensión del Parque Nacional de Timanfaya. Y por último el de Haría, con una estructura económica más tradicional y un relieve más accidentado, es el que más dista de seguir las pautas evolutivas del conjunto insular.

No obstante, y partiendo de la base de que la topografía de la isla es relativamente llana, y que las distancias que se registran entre los diferentes puntos son relativamente escasas, 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, dejándose sentir incluso en los municipios no turísticos y relativamente alejados de los grandes polos de ocio.

Las causas de esta fuerte expansión demográfica hay que buscarlas, sin duda, en el *efecto llamada* que ha provocado el fenómeno turístico, que ha favorecido la inmigración de importantes contingentes en edad activa, procedentes en un primer momento de la Península y Europa, y más recientemente de Marruecos y Colombia. Esta llegada de población joven en edad de trabajar ha permitido a su vez un mayor crecimiento demográfico y un rejuvenecimiento de la población insular. Es, por tanto, la inmigración y el crecimiento vegetativo por la vía de la alta natalidad, la que marca el fuerte desarrollo de la población en las últimas décadas, con todos sus efectos colaterales en una economía tan dinámica como la de Lanzarote y en la demanda de nuevos servicios y equipamientos.

En suma, nos encontramos ante un panorama demográfico y económico bastante desequilibrado a favor de la vertiente suroriental 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, con la consiguiente carga para esta franja costera frente al territorio interior que permanece más estancado.

### 3. LAS GRANDES DIFERENCIAS ENTRE EL MODELO TRADICIONAL Y EL ACTUAL

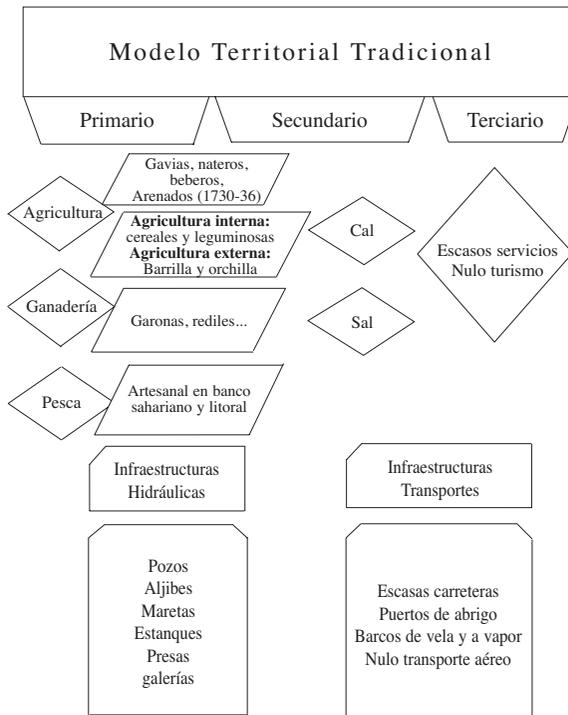
El modelo territorial actual de la isla de Lanzarote es el producto de sus condiciones naturales y de las diferentes actividades y cambios económicos que se han ido sucediendo en el tiempo, propiciando todo ello formas de organización territorial donde se combinan las estructuras tradicionales, basadas en una economía de tipo agrario/pesquero, más respetuosas con el medio natural, con otras más agresivas derivadas del rápido crecimiento del turismo y los servicios. Así, comparando de forma esquemática las características de cada uno de los dos modelos territoriales analizados, podemos señalar cuáles han sido los cambios más sustanciales.

A) Elementos básicos del modelo tradicional

En el modelo tradicional, basado en la agricultura, la ganadería y la pesca, el espacio insular se modifica con la construcción de sistemas de cultivo adaptados al medio, acompañados de infraestructuras hidráulicas que utilizaban los aportes de la naturaleza a través de la escorrentía y explotando los recursos hídricos subterráneos, para posibilitar el agua necesaria para la población y los animales, ya que la agricultura era en su práctica totalidad de secano.

La producción agrícola era mayormente de cereales y leguminosas, con un sistema de recogida de año y vez, donde los rastrojos eran aprovechados por el ganado —sobre todo cabras y ovejas— que también comía el pasto que crecía en épocas de lluvia en los terrenos que permanecían en barbecho. La dieta familiar era completada con algunos frutales y hortalizas, que se cosechaban en los bordes de las parcelas o junto a las casas.

El panorama agrario de la isla se completaba con otro de tipo semindustrial, donde destacaba con luz propia 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 Fama. La sal se obtenía por el procedimiento de los calentadores y luego la sal-



muera 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, hay que señalar que los hornos eran de forma troncocónica, con una boca en la parte inferior para ventilación y una abertura en la parte superior para cargar la piedra de cal y el combustible, bien madera o carbón. El horno tenía que estar encendido durante al menos 10 días, y el producto que se obtenía era de dos tipos, la cal blanca para albeo, y la cal negra para enfoscado.

En lo que respecta al sector terciario, durante esta etapa del modelo tradicional, los servicios eran escasos y el turismo prácticamente inexistente, al menos en la versión de sol y playa que hoy conocemos. En efecto, la actividad turística, con anterioridad a los años sesenta, era muy escasa, condicionada por la baja conectividad de la red de transportes con el exterior, el mal estado de la red viaria interior, así como la práctica inexistencia de alojamientos. Es decir, que 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 transportes mejor.

Ahora bien, a partir de los años sesenta estos aspectos van a ser paulatinamente corregidos por el propio Cabildo, que con la ayuda del capital privado inicia el impulso turístico de la isla, con la construcción de Los Jameos del Agua, la Cueva de los Verdes, y el hotel Los Fariones, en la costa de Tías, centros turísticos que tenían como finalidad ofrecer una oferta diferenciada de calidad que contribuyera a resaltar la belleza de los espacios naturales y la integración de las construcciones con el medio. Pero será la apertura al tráfico internacional del aeropuerto en 1970, lo que hará que Lanzarote se convierta en un destino más accesible para el turismo exterior, ofreciendo en estos primeros años un producto netamente distinto al del resto de Canarias por sus excelencias paisajísticas y por un cuidado urbanístico y estético muy en relación con el medio.

Es necesario destacar que este sistema económico dotó a la isla de una serie de infraestructuras suficientes para coadyuvar esa forma de gestión del territorio, conformada por caminos de tierra, vías y carreteras escasas y puertos de abrigo que servían para la entrada y salida de mercancías, es decir, una red de infraestructuras muy simple pero suficiente para gestionar el espacio insular, de economía primaria y con una accesibilidad centrada básicamente en la comunicación de los núcleos agrícolas con la capital. El estado de estas carreteras dejaba mucho que desear para la potenciación de la actividad económica, ya que los aproximadamente 115 kilómetros bajo competencia del Estado, no se terminan de asfaltar completamente hasta 1969, mientras que de los 225 kilómetros de carreteras dependientes del Cabildo, sólo contaba con betún asfáltico un 36%. Además, el ancho de algunas de ellas, como la de Uga a Teguisse, tan sólo era de 4 metros, mientras que el del resto oscilaba entre los 5.5 y 6 metros<sup>7</sup>.

---

7. CIES (1971): *Lanzarote*, Las Palmas de Gran Canaria.

En definitiva, de todo lo anterior se desprende la existencia de un modelo de explotación que define una forma de configuración territorial caracterizada por una ocupación del espacio funcionalista, con cambios lentos a través del tiempo y estrategias de explotación de carácter extensivo que se integran de forma respetuosa con el medio natural.

### *B) Los elementos básicos del modelo actual*

En la actualidad, la situación se ha modificado de forma sustancial. En primer lugar, los sectores tradicionales han ido perdiendo peso específico, no sólo en las producciones y en la gama de cultivos aprovechados, sino también en la superficie cosechada. Muchas de estas tierras se han abandonado, sobre todo las de gavias y nateros (menos en el caso de los arenados) propiciando una pérdida de suelo y de paisaje irreversible en muchos casos. En lo referente al sector pesquero, tras la descolonización del Sáhara, se produce la paulatina disminución de esta actividad, que va siendo sustituida por una tenue industria de acuicultura.

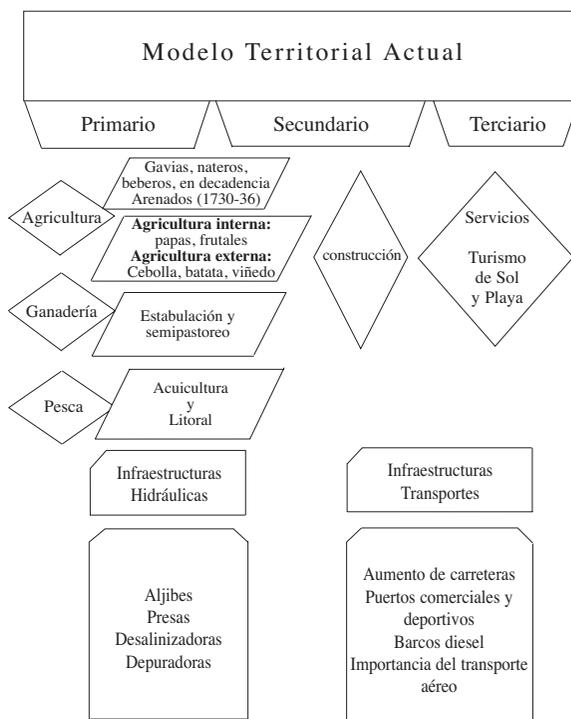
En relación al agua, ya no proviene de los aportes de la naturaleza a través de la escorrentía, sino que a los sistemas tradicionales, mayormente en desuso, se les ha unido la producción por métodos no convencionales: la desalinización y la depuración, que no han hecho más que incrementarse, y con ello la dependencia energética del exterior, pues toda esta agua se produce con combustible fósil.

En lo referente al sector secundario, las industrias tradicionales se han visto abocadas al cierre, ya que la cal fue sustituida por el cemento, mientras que la sal lo ha sido por la conservación de los alimentos en frío, siendo el subsector construcción el que conoce un mayor desarrollo, vinculado de forma directa con la actividad turística.

Ahora bien, el mayor cambio viene dado por el desarrollo absoluto del terciario, diversificándose todos los servicios, aunque centrándose la mayor parte de su actividad en el subsector de hostelería, ya que el anterior sistema productivo, basado en una agricultura de baja capitalización, un sector pesquero elemental y una industria tradicional, apenas permitía la supervivencia de la población. Ello favoreció que la alternativa turística, amparada en las características diferenciales de su paisaje, constituyera una potencialidad muy sugestiva y una válvula de escape muy seductora que modificó totalmente el panorama económico de la isla y la composición de su población activa.

El crecimiento turístico que se había iniciado tímidamente en la década de los sesenta con los primeros hoteles y centros turísticos, con un modelo centrado en fomentar las bellezas paisajísticas y las arquitecturas autóctonas, se va a disparar en las décadas siguientes, irrumpiendo un turismo de masas donde la calidad va a dejar paso a la colonización expansiva del territorio y a la concentración masiva del espacio construido.

Todo ello se ve favorecido porque a partir de estos años se dan en los países centroeuropeos una serie de condicionantes que favorecen el turismo (incremento de la renta, vacaciones remuneradas, descenso progresivo de la natalidad, etc.),



que, acompañado de una nueva percepción turística del espacio a favor del sol y la playa, recurre éste que es de los más abundantes en Lanzarote, conjuntamente con un paisaje exótico — como se solía repetir casi continuamente en las guías —, motiva una sólida base turística para la isla. También, la *Ley Fiscal sobre Ayuda a Países en Desarrollo*, promulgada en Alemania por el ministro federal de Hacienda, Strauss, en marzo de 1968, estimuló las inversiones en la isla, por lo menos hasta finales de 1972, en que pierde vigencia dicha *Ley*<sup>8</sup>, siendo el capital alemán estimado para toda Canarias de 70 mil millones de las antiguas pesetas.

El fenómeno turístico se concentra fundamentalmente en las zonas de Playa Blanca, Puerto del Carmen y Costa Teguise, donde ha surgido un nuevo espacio turístico caracterizado por construcciones mayoritariamente de apartamentos y bungalows, con un número de plazas que sobrepasa las 69.000 camas y un volumen de visitantes que no deja de incrementarse, superándose el año pasado los 2.000.000 de turistas. Todo ello ha motivado que ya se haya superado con creces

8. GAVIRIA, M. et al. (1975): *El turismo de playas en España*, Ed. Turner, Madrid, cfr. p. 334.

la capacidad de carga, recomendada para la isla, de 1 cama por cada 2 habitantes, o la de 20 camas por kilómetro cuadrado<sup>9</sup>.

A este respecto, y a raíz de los diferentes planes insulares de ordenación, se ha intentado frenar la proliferación de nuevos planes parciales turísticos en otros municipios de costa, concentrando el fenómeno urbanizador en los términos de Tías, Teguiise y Yaiza, ya que la dispersión de los núcleos por toda la costa insular hubiera dado lugar a un mayor consumo de espacio y a la difusión de nuevas carreteras, contribuyendo con ello a un aumento del deterioro ambiental. En relación al espacio construido se apuesta por una mayor calidad del tejido urbano, limitando el crecimiento de la oferta de baja calidad, y primando solamente la construcción de hoteles de cuatro o más estrellas, sin olvidar el incentivo existente hacia la remodelación de la planta obsoleta.

La adopción del nuevo modelo turístico de sol y playa, ha traído consigo una progresiva ocupación de territorio, fruto de la demanda turística, que comienza con las necesidades de ampliación del aeropuerto y continúa por toda la red de carreteras, que se ve abocada a mejoras forzosas, potenciándose una trama viaria mejor y más compleja y con una mayor incidencia en la zona de costa, para unir los nuevos centros urbanos. Asimismo, se han desarrollado nuevos puertos deportivos y comerciales, ligados al turismo y localizados lógicamente en la zona de costa. Y en materia de transporte aéreo, el valor turístico de la isla ha incrementado de forma progresiva los vuelos nacionales e internacionales, con el consiguiente desarrollo espacial de las instalaciones aeroportuarias. Este descomunal aumento de las infraestructuras de transporte supone, sin duda, uno de los más graves impactos paisajísticos por sus efectos sobre la ocupación de territorio, ya que no sólo afecta al número de vehículos que transitan por las carreteras, sino también a las zonas habilitadas para el aparcamiento.

En definitiva, el modelo actual se caracteriza por una relación menos respetuosa con el medio, con una utilización que responde fundamentalmente a criterios de productividad, con cambios espaciales muy rápidos y un consumo mayor de territorio para la instalación de los nuevos medios de producción, todo lo cual conduce a la pérdida de recursos no renovables y por tanto a un desarrollo no sostenible.

En este sentido, Lanzarote está siendo víctima de su propio éxito, pues la especulación que se ha desatado ha sido de tal magnitud que ha impedido que el modelo tradicional, fundamentado y apoyado en la explotación de actividades primarias, haya podido tener continuidad y se haya complementado con el de las nuevas actividades de explotación del ocio y los servicios. Más bien lo que ha ocurrido es que las clases dominantes de la isla y sus intereses económicos han enterrado el modelo tradicional sustituyéndolo por otro que permite la obtención de beneficios elevados en cortos periodos de tiempo, pero que al mismo tiempo es un gran depredador de recursos no renovables.

---

9. Índice de Capacidad de Carga establecido por Machado Carrillo.

#### 4. LOS PROBLEMAS Y POTENCIALIDADES DEL MODELO DE GESTIÓN TERRITORIAL

Este modelo territorial antes descrito, fruto de un importante crecimiento en un periodo de tiempo escaso, ha impedido que la isla haya tenido la planificación necesaria para su correcta transformación. En otras palabras, se ha actuado mucho y muy rápido sin tener tiempo para reflexionar sobre el tipo de modelo económico-territorial que se ha estado construyendo. En este sentido, estamos con Bauchelard cuando señala que primero es necesario pensar y después medir o actuar. Ahora bien, nosotros pensamos que la isla tiene una serie de potencialidades y oportunidades que pueden frenar el deterioro actual y que podrían permitir un crecimiento más racional donde los recursos se consuman de forma responsable y sostenible.

En lo relativo al paisaje es incuestionable que una de las mayores bazas con las que juega Lanzarote es un paisaje natural y cultural de excepcional belleza por su riqueza, diversidad y singularidad, valorado por sus habitantes y ofrecido como oferta singular para el desarrollo turístico. En este sentido, la isla cuenta desde 1994 con una legislación proteccionista, la *Ley de Espacios Naturales de Canarias*, que incluye como espacios protegidos al 42% de su territorio, lo que significa que existe una regulación de usos en estos entornos protegidos para controlar la utilización y protección de estos espacios y que, de aplicarse convenientemente, puede contribuir a su permanencia y disfrute racional.

Asimismo, en el año 1993, se le concede a la isla el prestigioso título de *Reserva de la Biosfera*, lo que significó un paso adelante para conjugar el desarrollo económico con la conservación medioambiental, desarrollando paralelamente una serie de programas, como *Estrategia Lanzarote en la Biosfera* y *Life* (2001-2004), que han supuesto una reflexión seria sobre los problemas ambientales, sociales y económicos de la isla, encaminada a reconducir los procesos de desarrollo poco sostenibles y buscar soluciones al respecto.

En cuanto a su población, si bien es verdad que la llegada de una importante cantidad de efectivos demográficos ha supuesto una cierta desarticulación de la sociedad conejera, no es menos cierto que dicha población, mayormente joven y en edad de trabajar, ha permitido un rejuvenecimiento de la población insular, a pesar de la caída de la natalidad, y una oferta de abundante fuerza de trabajo para una economía tan dinámica como la de Lanzarote de los últimos años.

Como oportunidad energética, la isla tiene un gran potencial en el viento y el sol, ya que cuenta con corrientes muy persistentes e intensas buena parte del año, y con un elevado número de horas de sol anuales, siendo, por tanto, las energías alternativas solar y eólica una alternativa que podría reducir de forma considerable la dependencia externa del petróleo. Por tanto, la apuesta cada vez más decidida por las energías renovables nos hace ser optimistas con respecto al futuro, pues no sólo se reduciría la dependencia exterior, sino también se rebajarían los niveles de contaminación.

En lo referente a las infraestructuras hidráulicas, la abrumadora utilización de los recursos hídricos no convencionales, provoca la dependencia energética del exterior, ya que la obtención de esta agua se produce con combustible fósil. A ello se une el cada vez mayor y lamentable abandono de las infraestructuras hidráulicas tradicionales, que no sólo suponen formas de aprovechamiento naturales, sino instalaciones hidráulicas de valor patrimonial que se están perdiendo. En este sentido, una de las apuestas más decididas sería la búsqueda de nuevos procesos de ahorro en la producción de agua, que abriría un panorama más alentador con respecto al futuro, pues no sólo se reduciría la dependencia exterior, sino también se rebajarían los niveles de contaminación. Y recuperar parte de los antiguos recursos hidráulicos como complemento a los métodos convencionales y para ser explotados como patrimonio cultural.

El turismo sigue constituyendo una potencialidad de gran peso en la isla debido al enorme atractivo que tiene para la población europea como destino de sol y playa, debido a su posición geográfica y condiciones climáticas, que posibilitan un turismo sin estacionalidad, donde las entradas se repiten prácticamente sin interrupción durante todo el año. Ahora bien, si importante es la diversificación de la economía de Lanzarote, no menos lo es la implantación de nuevas tipologías de turismo caracterizadas por su escaso impacto territorial. Por tanto, la búsqueda de nuevas modalidades turísticas y las buenas condiciones con las que cuenta la isla para desarrollar la mayor parte de ellas, permitirían diversificar el monocultivo turístico de sol y playa con renglones tan interesantes como el turismo de mar, el de congresos, el rural, el de salud y, sobre todo, el de cruceros, que apenas consume territorio ya que las pernoctaciones se realizan en el propio barco.

En relación a las infraestructuras viarias, y de acuerdo al modelo de desarrollo urbano-turístico que ha asumido la isla, se constata una progresiva ocupación de territorio, que afecta no sólo a la red viaria en sí, sino también a las zonas habilitadas para el aparcamiento. Un alto grado de movilidad viaria imputable tanto a los residentes como a los turistas y que se puede calificar de extraordinario, ya que supera a alguna de las zonas más pobladas de Estados Unidos. De la misma manera, se constata la existencia de un parque automovilístico que no cesa de crecer, pasando de 42.000 vehículos en 1991, a más de 100.000 en el año 2003, cifra que supera con creces la *ratio* de la media estatal y de la *Unión Europea*.

En este sentido, la gran oportunidad que tiene la isla es combinar el transporte privado con el público, dándole a este último mayor relevancia, sobre todo en el subsector turístico. Este tipo de actuaciones han de perseguir una disminución de los impactos que causan las infraestructuras para el transporte en el paisaje, que es precisamente el principal producto exportador de la isla, de ahí que la sostenibilidad de Lanzarote se halle en gran parte condicionada por el crecimiento de los transportes y las infraestructuras que le sirven de soporte.

## CONCLUSIONES

Tras la realización del trabajo sobre la situación del desarrollo económico y social y el cambio del modelo de aprovechamiento territorial de Lanzarote, nos disponemos a redactar las conclusiones de este trabajo, que son al mismo tiempo una serie de recomendaciones para atenuar en la medida de lo posible las deficiencias e inconvenientes que tiene la isla planteado en estos momentos, así como también potenciar sus fortalezas y oportunidades.

Una primera cuestión, que nos parece de gran trascendencia, es la de incentivar, en la medida de lo posible, las actividades del sector primario (agricultura, ganadería, pesca, extracción de cal y producción de sal), ya que estas actividades han generado un importante patrimonio cultural, que lamentablemente se ha ido perdiendo y constituye, al mismo tiempo, un recurso de primer orden para dinamizar el turismo cultural y rural en la isla, contribuyendo ello a diversificar más la oferta turística y a no ser tan dependiente del sol y la playa.

Estos elementos debidamente restaurados e instalados en los circuitos turísticos de la isla, constituyen un patrimonio de gran magnitud para desarrollar una oferta de mayor calidad, basada en los recursos endógenos y no como se está haciendo en la actualidad a través de una oferta complementaria de ocio con figuras que no son exclusivas de Lanzarote (campos de golf, puertos deportivos...) que también pueden aparecer en otros lugares o enclaves turísticos.

En este intento de relanzar el sector primario de la isla cobra una gran importancia el aumentar la superficie de producción de cultivos y el incrementar también la gama de productos susceptibles de ser aprovechados y comercializados, ello no sólo estaría incidiendo en un mejor y mayor cuidado del medio ambiente rural, sino que también propiciaría una diversificación de la actividad económica y una menor dependencia del exterior.

El sector secundario se ha caracterizado por la importancia que tiene la construcción, como actividad subsidiaria del turismo, pero la industria apenas ha tenido importancia, si exceptuamos algunas pequeñas labores artesanas y las casi desaparecidas industrias de la cal, la sal y la pesca. Por ello hay que hacer un esfuerzo para recuperar estas tradiciones artesanales e industriales de la isla, tanto para seguir con la política de diversificación económica, como también por recuperar puestos de trabajo y economías de escalas que contribuyan a aumentar más, si cabe, la renta *per cápita* insular.

Estas industrias deben orientarse hacia el consumo de fuentes de energía no contaminantes, pues los ecosistemas insulares son muy frágiles y conviene impactarlos lo menos posible. Por todo ello, se impone que energías como la solar, la eólica, e incluso la geotérmica, vayan ganando cada vez más enteros entre las fuentes de energía que se utilizan en la isla, sobre todo para reducir la factura y la contaminación derivadas de los combustibles fósiles. Un turismo de calidad por el que quiere apostar la isla necesita de un medio ambiente respetuoso con las condiciones ecológicas del lugar, así como de un consumo responsable de la energía.

En relación al comercio tiene que mejorar, sobre todo para dinamizar los mercados interiores e interinsulares, ya que estos pequeños comercios son núcleos de gran importancia para la generación de empleo. No obstante, las políticas comerciales han favorecido la instalación de grandes superficies de capital foráneo que han destruido buena parte de este tejido de pequeños comercios, sin que ello haya supuesto una reducción notable del precio de los productos en la cesta de la compra, pues seguimos siendo de los lugares más caros de toda España. Además esto ha incrementado aún más, si cabe, la dependencia exterior.

Como se sabe, la isla ha orientado su vocación turística casi exclusivamente a la tipología de sol y playa o de masas, lo cual ha propiciado un modelo de crecimiento de las urbanizaciones costeras. Esto ha permitido, hasta el momento, preservar otros espacios con sus valores naturales y culturales. Pero al mismo tiempo ha propiciado depender de un solo tipo de turismo, a ello se le une el agravante de que la economía insular cada vez se ha hecho más dependiente del turismo y del exterior. Por esta razón, nosotros proponemos el desarrollo de nuevas fórmulas de explotación de los espacios de ocio, pero que no sean grandes consumidoras de territorio, pues este recurso es escaso en la isla. En efecto, las oportunidades que ofrece el turismo rural, el turismo de congresos, el de crucesos, el de salud, el deportivo y el cultural, no deben desestimarse, pero al mismo tiempo hay que manifestar que estos nuevos turismos, complementarios del de sol y la playa, deben ser respetuosos con el medio ambiente, deben adaptarse a las condiciones del territorio y del medio insular, para que no produzcan rechazo e impactos negativos en la isla.

En tal sentido, se debe abogar por una mayor calidad constructiva frente a las fórmulas estandarizadas y de baja calidad que hay en la actualidad, salvo honrosas excepciones. En otras palabras, hay que conseguir un control más efectivo sobre los tipos y calidades de las construcciones insulares, es decir, hay que conseguir que la arquitectura se integre en el paisaje como propugnaba el propio César Manrique, evitando así los crecimientos desmesurados y rápidos que sólo contribuyen a generar amenazas para el futuro del propio sector turístico.

En relación al sector servicios, hay que manifestar que el fuerte crecimiento del turismo, el transporte, el comercio, ha propiciado una gran terciarización de la economía insular, ello ha ido acompañado de un notable crecimiento demográfico, debido, sobre todo, a la inmigración reciente.

En este sentido, se debe procurar que este desarrollo demográfico no se convierta en una rémora para la isla, sino justo todo lo contrario, en un potencial para que su futuro pueda ser sostenible. Para ello es necesario integrar a la población foránea, tanto social como económicamente, y se debe procurar incrementar la cualificación de la población activa, para dar unos servicios de mayor calidad. Lanzarote en la actualidad tiene una de las rentas *per capita* más elevadas del archipiélago y del conjunto del territorio español, si queremos mantener estos niveles de riqueza y bienestar en la población es necesario ordenar la en-

trada de inmigrantes, adecuar su formación a las necesidades de los sectores de empleo y redistribuir mejor la mencionada riqueza insular.

De igual manera, no sólo es necesario atenuar el crecimiento de las carreteras en la isla y de otras infraestructuras, sino también racionalizar la movilidad de la población, tanto insular como la turística, pues si conseguimos dar el mayor número de servicios en el lugar donde pernoctan, evitaremos que consuman grandes extensiones de territorio, e insistimos en que la movilidad sea mayormente de tipo colectivo frente a las opciones privadas. A todo ello también podrá contribuir la potenciación de los transportes públicos frente al cada vez más espectacular crecimiento del parque móvil, tanto de vehículos privados como de alquiler. De igual manera, una reducción de los medios de transporte privados propiciaría una necesidad también menor de las infraestructuras viarias y de los aparcamientos, sobre todo en una isla con un territorio tan reducido como Lanzarote.

Por último, hay que plantear que el capital insular en particular, y el del archipiélago en general, debe orientarse hacia unas mayores inversiones en los diferentes segmentos de la oferta y la demanda turística, para de esta manera reducir nuestra dependencia de los *touperadores*. Esto, hoy día, se puede conseguir acudiendo a los nuevos medios informáticos (internet, agencias de viajes virtuales, operadores on-line...). También nos parece acertado que se siga haciendo un esfuerzo por reducir los consumos superfluos, como es el reciclar y depurar las basuras y las aguas fecales, para de esta manera mantener un medioambiente en mejores condiciones, acorde con la figura o título de *Reserva de la Biosfera* que ostenta la isla desde 1993.

## BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA RODRÍGUEZ, E. (1994): *El modelo de desarrollo económico del municipio de Tías en Lanzarote: entre la agricultura y el turismo*. Ayuntamiento de Tías, Tías.
- AYUNTAMIENTO DE CALVIÀ (2000): *Calvià Agenda Local 21. La sostenibilidad de un municipio turístico*. Ed. Ayuntamiento de Calvià, Calvià.
- BENÍTEZ TUGORES, A. (1911): *ABC de las Islas Canarias. Guía práctica, ilustrada, turista, comercial*. Ed. A. J. Benítez, Santa Cruz de Tenerife.
- CABILDO DE LANZAROTE (1973): *Plan Insular de Ordenación Territorial*, Arrecife.
- CABILDO DE LANZAROTE (1991): *Plan Insular de Ordenación Territorial*, Arrecife.
- CABILDO DE LANZAROTE (1998): *Lanzarote en la Biosfera. Una estrategia hacia el desarrollo sostenible de la isla*. Ed. Consejo de la Reserva de la Biosfera, Arrecife.
- CABILDO DE LANZAROTE (2000): *Revisión del Plan Insular de Ordenación Territorial*, Arrecife.
- CABILDO DE LANZAROTE (2002): *Documento de Aprobación Inicial de la Revisión del Plan Insular de Ordenación Territorial*. Arrecife.

- CABILDO DE LANZAROTE (2003): *Encuesta de temas insulares*, Arrecife.
- CABILDO DE LANZAROTE (varios años): *Estadísticas de Lanzarote*. Ed. Centro de Datos, Arrecife.
- CABILDO DE LANZAROTE: [www.cabildolanzarote.com](http://www.cabildolanzarote.com).
- CIES (1971): *Lanzarote*. Ed. Caja Insular de Ahorros de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- COLECTIVO 78 (1981): “Los efectos económicos de un proceso migratorio. La emigración canaria a Venezuela”, *Canarias ante el Cambio*, La Laguna.
- DE LA TORRE, C. (1966): *Gran Canaria, Fuerteventura, Lanzarote*. Ed. Destino, Barcelona.
- DÍAZ FERIA, y OTROS (2001): “Moratoria”, *Observatorio de Lanzarote, Aplicación de Programas Propuestos. 1998-2002*, Cabildo de Lanzarote, Centro de Datos, Arrecife.
- DÍAZ PALLARÉS, G. y MARSÁ, J. (2001): “Crecimiento turístico y contestación social”, en *Cuadernos del Sureste*, nº 9, Arrecife.
- ESTEVAN, A. (1998): *Informe. Las carreteras de Lanzarote*, Fundación César Manrique, Teguiise (inédito).
- ESTEVAN, A. y DEL VAL, A. (2000): “Los sectores ambientales clave”, en *Cuadernos del Sureste*, nº 5-6, Arrecife.
- FERNÁNDEZ FUSTER, L. (1991): *Geografía general del turismo de masas*. Ed. Alianza Universidad, Madrid.
- GAVIRIA, M. *et al.* (1974): *España a go-gó. Turismo chárter y neocolonialismo del espacio*. Ed. Turner, Madrid.
- GLAS, G. (1976): *Descripción de las Islas Canarias, 1764*. Ed. Instituto de Estudios Canarios, Goya Ediciones, Santa Cruz de Tenerife.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1987a): *El turismo en la isla de Lanzarote, datos estadísticos de 1986*. Ed. Consejería de Turismo y Transportes, Las Palmas de Gran Canaria.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1987b): *Plan Regional de Carreteras de Canarias, Programa de actuación: Lanzarote*. Consejería de Obras Públicas, diciembre de 1987.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1997): *Libro Blanco del turismo de Canarias*. Ed. Consejería de Turismo y Transportes, Las Palmas de Gran Canaria.
- GOBIERNO DE CANARIAS (2002): *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias*. Ed. Consejería de Presidencia, Las Palmas de Gran Canaria, II Tomos.
- GONZÁLEZ MORALES, A., *et al.* (2002): *Geografía. Historia General de Lanzarote*. I. Cabildo de Lanzarote. Arrecife.
- GONZÁLEZ MORALES, A. (1995): “La industrialización en la isla de Lanzarote: Aproximación al modelo de transición económica”. *IV Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Cabildo de Lanzarote. Arrecife.
- GONZÁLEZ MORALES, A. y HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (2003): *El desarrollo del turismo en Lanzarote. Hacia un nuevo modelo de gestión territorial* (en prensa).

- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á (2000): “El transporte en Arrecife” en *I Seminario sobre Arrecife*. Ed. Ayuntamiento de Arrecife y Cabildo de Lanzarote, Arrecife.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. y PARREÑO CASTELLANO, J. M. (2001): *Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria*. Ed. Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Maspalomas, II tomos.
- INE (1972 - 1999): *Censos agrarios*, Madrid.
- ISTAC (1999): *Encuesta de población de Canarias, 1996*, Las Palmas de Gran Canaria.
- ISTAC (2002): *Estadísticas de condiciones sociales. Resultados por islas. Canarias 2001*, Las Palmas de Gran Canaria.
- ISTAC (2003): *Censo de población de Canarias, 2001*, Las Palmas de Gran Canaria.
- ISTAC (2004): *Encuesta sobre el gasto turístico. Canarias. 2003*, Las Palmas de Gran Canaria.
- LA CAIXA (2004a): *Anuario económico de España*, Barcelona.
- LA CAIXA (2004b): *Anuario social de España*, Barcelona.
- MADOZ, P. (1986): *Diccionario Geográfico - Estadístico - Histórico de España y sus posesiones de ultramar. Canarias*. Edición facsímil. Ámbito Ed. Salamanca.
- MARSÁ, J. (1999): “20 mandamientos para un crecimiento insostenible. El paraíso lanzaroteño”, en *Cuadernos del Sureste*, nº 3, Arrecife.
- MARSÁ, J. (2000): “El nuevo aeropuerto: ¿sueño o pesadilla?”, en *Cuadernos del Sureste*, nº 7, Arrecife.
- MARTÍN HORMIGA, A. F. y PERDOMO, M. A. (1995): *José Ramírez y César Manrique. El Cabildo y Lanzarote. Una isla como tema*. Ed. Servicio de Publicaciones del Cabildo de Lanzarote, Arrecife.
- MARTÍN RUIZ, J. F. (1985): *Dinámica y estructura de la población de las Canarias Orientales*. Ed. Mancomunidad de Cabildos de la provincia de Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria.
- ORGANIZACIÓN SINDICAL (1963): *Canarias: anexo al Plan de Desarrollo Económico y Social, años 1964 a 1967. Separata quinta (Turismo y Transportes)*, Las Palmas de Gran Canaria.
- RIEDEL, U. (1972): “Las líneas de desarrollo del turismo en las Islas Canarias”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 18, Madrid.
- PERDOMO, M. A. (2002): “Calidad turística según la Estrategia”, en *Cuadernos del Sureste*, nº 9, Arrecife.