

Planeamiento territorial, desarrollo urbano-turístico y sostenibilidad en Lanzarote

José Ángel HERNÁNDEZ LUIS
& Silvia Inmaculada SOBRAL GARCÍA
& Alejandro GONZÁLEZ MORALES

Profesores Titulares de Universidad. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

RESUMEN: El objetivo principal de este artículo es el análisis urbano-turístico que se ha venido dando en la isla de Lanzarote en las últimas décadas y cómo ha afectado al desarrollo sostenible. Como metodología para llegar a este fin, hemos analizado en profundidad los distintos planes insulares de ordenación territorial. Estos planes nos indican qué techos de crecimiento se establecen en cada periodo y cómo se articulan con la sostenibilidad de la Isla. En este sentido, existen determinados indicadores que nos aproximan a la rápida ocupación de territorio relacionada con la evolución turística (consumo de agua, de energía, movilidad viaria, evolución de la población, etc.). En definitiva, son parámetros que crecen vertiginosamente en los últimos años y que ponen en duda la sostenibilidad de una Isla que ostenta, desde 1993, el título de *Reserva Mundial de la Biosfera*.

DESCRIPTORES: Planificación territorial. Desarrollo turístico. Degradación ambiental. Desarrollo sostenible.

I. INTRODUCCIÓN

El fundamento básico de este trabajo se centra en cómo el planeamiento urbano-turístico de la isla de Lanzarote se va sucediendo en cada momento y cómo va encajando éste en determinados parámetros de desarrollo sostenible. No constituye por tanto, un estudio monográfico del turismo en la isla de Lanzarote, sino más específicamente en la conjunción del planeamiento con el turismo y cómo se articulan éstos en términos de sostenibilidad.

Se parte de una hipótesis en la que la visión diacrónica del turismo en la Isla, nos da pie para relacionarlo con el planeamiento turístico y, en suma, para correlacionarlo

con determinados indicadores de consumo eléctrico, de agua, de generación de residuos sólidos, etc. Este hecho también nos obliga a no perder la perspectiva sincrónica de los efectos colaterales que tiene la evolución turística de Lanzarote, interrelacionando así la planificación turística con la sostenibilidad de un medio frágil por antonomasia, como son todos los sistemas insulares, pero más si cabe aún en el caso de Lanzarote por la especificidad de sus paisajes. En efecto, uno de los principales atractivos que tiene la Isla para el turismo es el paisaje y éste queda fuertemente comprometido ante el incremento de más camas turísticas, hasta el punto que, mediada la década de los ochenta, la planificación alcanzó la muy insostenible cifra de las 290.000, además dispersas en más de una treintena de núcleos.

Recibido: 15.04.2005. Revisado: 14.03.2006.
e-mail: jhernandez@dgeo.ulpgc.es & ssobral@dgeo.ulpgc.es
& agonzalez@dgeo.ulpgc.es

1.1. Metodología

El advenimiento de la democracia posibilita el relanzamiento de la gestión territorial por parte de las comunidades autónomas y, en el caso concreto de Canarias, incluso diferencialmente por islas (PEARCE, 1997: 157). Es pues el estudio del planeamiento territorial que se ha llevado a efecto en Lanzarote en los últimos lustros, nuestro principal foco de análisis, pero también la relación de éste con la sostenibilidad de la Isla. Surge entonces un esquema lógico en el que abordamos en primer lugar las características en el que se enmarca el territorio, para luego adentrarnos en la consolidación del modelo turístico actual, estableciendo una serie de etapas que son claves, para a continuación interpretar el por qué de una determinada forma de actuar del planeamiento en cada momento. También abordamos el papel de la accesibilidad como elemento estratégico que ha estimulado el turismo en la Isla y que, por ende, juega un papel indispensable en el planeamiento. En otro apartado, las consecuencias del desarrollo turístico, acompañado del papel regulador de los planes territoriales, sentarán las bases que nos justifican la evolución de la isla a través de unos determinados indicadores de progreso y su identificación con el desarrollo sostenible de la Isla.

2. BREVE PRESENTACIÓN DEL TERRITORIO OBJETO DE ESTUDIO

Es objeto de este apartado hacer una muy breve introducción de las características generales del territorio que analizamos, pues nos parece muy importante que el lector se ubique territorialmente cuando hablemos de ciertas entidades de población o urbanizaciones turísticas, teniendo en cuenta también la escala de análisis de la que partimos.

Pues bien, la isla de Lanzarote, con una escasa extensión superficial de 846 kilómetros cuadrados, forma parte del creciente conjunto de sistemas insulares que dependen cada vez más del turismo y donde la gestión ambiental es clave (WTO, 1993; 40-1). La Isla es geológicamente joven y, por ende, carente de las materias primas más elementales, con lo que todo se ha de importar desde el exterior. Esto es consecuencia del proceso de especialización de la economía hacia el turismo y ello ha ido acompañado inexorablemente del abandono del campo y del vertiginoso incremento de la población en los últimos años, como podemos apreciar en la siguiente FIG. Es evidente que ante este panorama, el modelo insular se sustenta en una extrema fragilidad ante cualquier crisis económica, bélica, etc. de los países que emiten turismo a la Isla.

FIG. 1. Evolución de la población de hecho en Lanzarote entre 1900 y 2001

Años	Efectivos	T.C.M.A.A. (*)	Porcentaje sobre Canarias
1900	17.556	—	4,90
1910	19.436	1,02	4,38
1920	21.516	1,02	4,70
1930	22.430	0,42	4,04
1940	27.476	2,05	4,04
1950	29.985	0,88	3,78
1960	34.818	1,51	3,69
1970	41.912	1,87	3,58
1981	53.452	2,46	3,70
1991	99.265	6,39	6,06
2001	159.791	4,88	8,83

(*) Tasa de crecimiento media anual acumulada.

Fuente: Censos de la población. Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

No vamos a hacer hincapié aquí en el desarrollo turístico y cómo éste ha afectado a la actividad primaria, pues esto lo comentamos más adelante. De todos modos, sí es preceptivo hacer una presentación territorial de dónde están ubicadas las urbanizaciones turísticas en la actualidad y cómo se articulan en el espacio favorecidas por la mejora de la accesibilidad en los últimos años.

En este sentido, las tres urbanizaciones turísticas principales se localizan en la franja costera oriental y meridional, en torno a las cuales también se ha potenciado espectacularmente la población en los últimos años (Arrecife, San Bartolomé, Tías, etc.). Unido a ello, tenemos la localización del puerto y aeropuerto en este espacio, hecho que aún ha favorecido más el desarrollo de esta área.

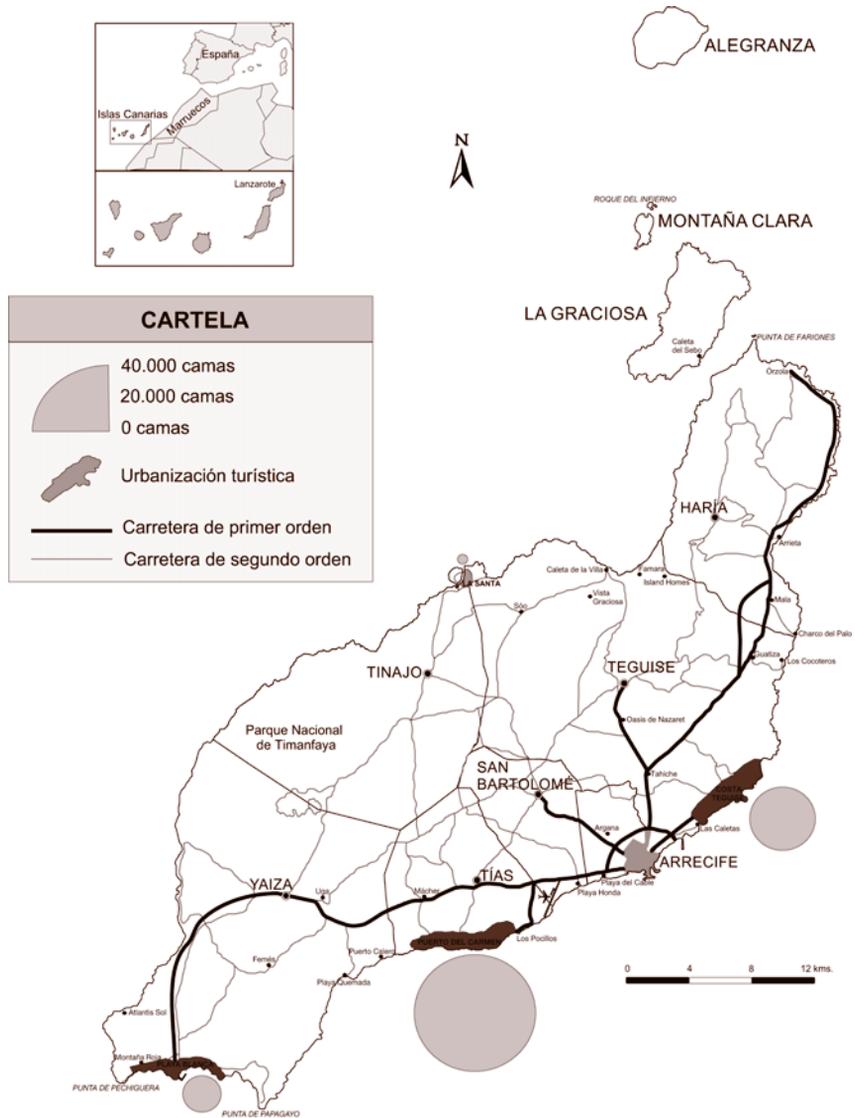


FIG. 2. Principales urbanizaciones turísticas en Lanzarote con indicación de las principales entidades demográficas en 2004

Fuente: Dirección General de infraestructura turística del Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

Además, las urbanizaciones eminentemente turísticas, pues el turismo en la Isla comienza en la capital insular aunque de manera dispersa, surge y no por casualidad, en los espacios más cercanos al aeropuerto dada la mejor accesibilidad, sin olvidar la disponibilidad de playas en esta franja del litoral entre otros parámetros. Ello conllevó que la urbanización de Puerto del Carmen —luego Costa Tegui y más tarde aún la de Playa Blanca—, se configurasen como los núcleos con mayor potencialidad turística. En los entornos de estas urbanizaciones, se localiza la población, que de manera directa o indirecta, trabaja para el turismo. Es una población que primero se asienta en los núcleos de población plenamente consolidados (especialmente en las cabeceras de los municipios de Arrecife, Tías, Yaiza, etc.), pero que luego contribuyen a incrementar casi exponencialmente la población de entidades muy pequeñas: caso de Playa Honda, Playa del Cable, Tahiche, etc. No obstante, a medida que el precio del suelo en estas entidades se ha disparado al alza, se mejora la red de carreteras y se incrementa el grado de motorización, el impacto demográfico del turismo se difumina por toda la Isla, aunque sigue predominando el más cercano a las urbanizaciones turísticas.

3. CONSOLIDACIÓN DEL MODELO TURÍSTICO DE MASAS

El modelo turístico que se gesta en la isla de Lanzarote en los años sesenta no surge en un momento dado, sino que es consecuencia de un proceso paulatino, pero acelerado, en el que concurren tanto factores externos como internos y que a la postre convertirán a la Isla en uno de los destinos turísticos más apetecidos —y visitados por ende—, a partir de los años ochenta, aunque desde finales de la década anterior ya se habían superado las 100.000 entradas.

¹ Es el caso de paisajes emblemáticos, particularmente agrarios, como por ejemplo La Geria, los enarenados naturales y artificiales, el espacio agrícola del jable, etc.

² Destaca que un 93% de los motivos de elección de Lanzarote como destino turístico estén fundamentados en el

Es objeto pues en este primer apartado, hacer una breve recapitulación de esos factores más importantes que contribuyeron en su momento a incorporar a Lanzarote en el mercado turístico mundial.

3.1. Factores endógenos que han consolidado el turismo de masas

Comenzamos por los factores *endógenos*, pues nos parecen muy importantes ya que éstos condicionaron que las pautas exógenas que se estaban dando en los países centroeuropeos, tuviesen cabida en el modelo turístico de masas que en la Isla se estaba gestando.

1. *Condicionantes naturales*: el paisaje insular ha sido un factor altamente atrayente para el turismo, aunque no hay que olvidar que el paisaje antrópico también ha tenido su efecto llamada¹. En este sentido, el factor climático, acompañado de la existencia de playas, etc., se han configurado como un baluarte muy atractivo², debiéndose destacar que la singularidad de todos estos factores facilitó la declaración del paraje de Timanfaya en 1974 como *Parque Nacional*, además de la promulgación de toda la Isla en 1993 como *Reserva Mundial de La Biosfera*.
2. *Situación socioeconómica*: Tradicionalmente la isla de Lanzarote ha orientado su economía hacia la actividad primaria, especialmente la agricultura y la pesca. No obstante, sobre todo la primera, nunca alcanzó la rentabilidad de la platanera que se estaba dando en las islas centrales y occidentales, unido a que la escasez de agua y la adversidad de la acción eólica en algunas áreas de la Isla, no permitía la introducción de este cultivo. Ante ello, la alternativa turística amparada en el factor anterior era más que atractiva.

clima, sobre una encuesta que permitía responder más de una variable. Éste era el parámetro mejor valorado de todos, seguido de las playas con un 43% de las valoraciones y del paisaje —un 30— (ISTAC, 2003: 134).

3. *Mejora de la accesibilidad*: Este aspecto se podría calificar como estratégico, pues sin una mínima accesibilidad no era posible potenciar el turismo y, desde este punto de vista, el aeropuerto en un medio insular es un elemento clave. De esta manera, en 1969 se inaugura un nuevo edificio Terminal, a la vez que se amplía la pista de vuelo hasta los 2.400 metros, propiciando que al año siguiente el aeropuerto recibiera tráfico directo desde el extranjero, es decir, sin escala en las islas centrales como lo había venido siendo para el escaso turismo que llegaba a la Isla hasta ese entonces. También es de destacar la acelerada introducción del pavimento asfáltico desde finales de la década de los sesenta, cuestión ésta que permitió una considerable mejora de las condiciones de transporte (mayor confort, supresión de la polvareda, etc.) y, lo que es más importante, el incremento de la velocidad de transporte, con lo que los parajes más alejados del aeropuerto, como el extremo sur de la Isla, dejaron de estar en la periferia para convertirse en espacio apetecible para la urbanización con fines turísticos.
4. *Permisividad política a las inversiones foráneas*: La progresiva apertura del Régimen autárquico de Franco desde los años cincuenta y que, especialmente en el campo económico, se manifestó en el *Plan Ullastres* de 1959 por el que se permitían las inversiones extranjeras en España, fue un acicate para la introducción de ese capital acumulado en el exterior y que aún existiendo en España, no era suficiente para potenciar el turismo. En este sentido, la promulgación en 1968 de la *Ley Straus*, Ministro de Hacienda alemán, constituyó el espadarazo definitivo para la actividad turística canaria, pues ésta incentivaba las inversiones germanas en los países subdesarrollados o en vías de desarrollo —entre ellos España por aquella época—, de tal manera que la llegada del capital alemán a las Islas se dispara al alza, especialmente entre 1969 y 1972 inclusive³.
5. *Planificación de suelo*: Otro apartado importante es la existencia de un gran paquete de suelo en la Isla a disposición del capital privado y en condiciones francamente ventajosas por tratarse de eriales en su mayoría o de cultivos de baja rentabilidad. Así pues al margen de que se construyeran algunos hoteles aislados, como es el caso de Los Fariones a mediados de los años sesenta en la costa de Tías, desde finales de esta década se impulsan los planes parciales turísticos en los municipios de Yaiza, Tías y Teguiise como veremos más abajo. De la misma manera, a comienzos de los años setenta, se redacta para la isla de Lanzarote el primer *Plan Insular de Ordenación Territorial* de Canarias. Este documento es muy importante, pues delimitó el suelo susceptible de desarrollo turístico, proporcionando un aval para los inversores.
6. *Tipología de alojamientos*: Con el advenimiento del turismo de masas a finales de los años sesenta, se detecta en Canarias —y particularmente en la isla de Lanzarote—, una mayor oferta extrahotelera frente a la predominancia de la figura hotelera en el período precedente. Esto tiene sus repercusiones en el descenso de los precios de los paquetes turísticos y, por ende, en la progresiva captación de los estratos sociales más bajos que son, en definitiva, los que han propiciado el denominado turismo de masas.

3.2. Factores exógenos que han fomentado el turismo de masas

Por lo que respecta a los factores *exógenos*, podemos constatar que existen en los años sesenta y setenta una serie de circunstancias que van a impulsar el incremento de los

³ Tan sólo los alemanes -incentivados por la *Ley Fiscal de Ayuda de Países en Desarrollo*, del 15 de marzo de 1968, del mencionado Ministro Straus-, invertían en Canarias unos 48 mil euros a la hora (en moneda constante del año 2000), esto es,

unos 420 millones de euros de 2000 al año. Gran parte de los objetivos alemanes estaban en Lanzarote, prueba de ello es la visita que en estos años realiza a la Isla el Canciller Willy Brandt a petición de los *tour* operadores (GAVIRIA, 1974: 329).

viajes turísticos a nivel mundial (FERNÁNDEZ, 1991: 17-26; WTO, 1999: 115-123) y, en particular, a la isla de Lanzarote y que destacamos a continuación entre otros:

1. Mejora progresiva de la tecnología del transporte, especialmente de la aérea (mayor eficiencia de los motores, empleo de materiales más ligeros y resistentes, mejora de la aerodinámica, incremento de la velocidad de crucero, aumento de la capacidad de transporte por aeronave, etc.). Todo ello facilita una importante caída del precio del transporte y, por ende, favorece el turismo entre las clases más populares.
2. Tendencia progresiva a la paz internacional, tras el proceso de guerra fría que marcó especialmente el período de los años cincuenta hasta buena parte de la siguiente década.
3. Generalización de las vacaciones remuneradas en los países desarrollados desde los años cincuenta, si bien éste era un precepto recomendado por la *Organización Internacional del Trabajo (OIT)* desde al menos 1936.
4. Incremento progresivo de la renta *per capita* en términos de paridad de poder adquisitivo y que es fruto de diversos hechos socioeconómicos que se producen tanto en la economía del hogar como en la de los países en su conjunto: paulatina caída de la natalidad; descenso ostensible del desempleo hasta por lo menos la crisis del petróleo de finales de 1973; incorporación progresiva de la mujer al mercado laboral; tendencia a posponer la edad de entrada al matrimonio; incremento de prestaciones sociales que posibilitan alcanzar antes el nivel de superávit económico en los hogares, etc.
5. Debilidad de la antigua moneda española (la peseta), frente a otras como el marco alemán o la libra esterlina, cuestión que favorecía el cambio para los extranjeros que obtenían una serie de servicios a unos costes bastante inferiores, en comparación con las mismas prestaciones en sus países de origen.
6. Aumento de la esperanza de vida con una notable mejora de ésta en los últimos años de existencia, con lo que el número de

años de este colectivo para disfrutar de viajes turísticos crece de manera importante.

7. Tendencia a disfrutar de la jubilación a una edad cada vez más temprana, factor éste que con el anterior, aumentan de forma considerable el número de años para realizar turismo. No obstante, ésta es una tendencia que, la actual pirámide de edades —y salvo que la inmigración la corrija—, no es sostenible y lo más normal es que se invierta.
8. Aumento del nivel cultural con las consiguientes repercusiones en el ansia de conocer lugares y, de manera concatenada, éste también suele ir acompañado de una mayor renta *per capita*.

4. ETAPAS DEL FENÓMENO TURÍSTICO

Abordamos aquí una sucesión de períodos en consonancia con los distintos ritmos de crecimiento turístico y que se plasman diferencialmente en el espacio. Son etapas netamente condicionadas por la coyuntura internacional y su incidencia en la llegada de turismo a la Isla, por la mejora de la accesibilidad con el exterior, la inyección de capitales, la existencia de importantes paquetes de suelo destinados a la urbanización, etc. Es pues objeto de este apartado abordar, de una manera sincrónica, cómo se entrelazan todos estos parámetros y cuál es el tejido urbano-turístico resultante de la combinación de todos estos factores.

4.1. La decisiva expansión del fenómeno turístico: 1970-1982

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

sesenta, si bien es cierto que éstos conocen un espectacular auge desde 1970, hasta por lo menos la crisis del petróleo de 1973 y de 1974. Es una etapa que, en principio, estuvo altamente condicionada por el flujo de capitales de la ya mencionada *Ley Straus* —a caballo entre la década de los sesenta y setenta—, al tiempo que por la apertura del aeropuerto a la llegada de vuelos

internacionales sin escala en las islas centrales. Este hecho estimula la especulación del suelo y que se manifiesta en una amplia franja de territorio costero al norte de la Isla, así como al sur y este insular. Es quizá la fase de mayor rentabilidad para el capital, pues los precios se multiplican varias veces en un corto período de tiempo.

FIG. 3. Planes de urbanización turísticos con indicación de su fecha en Lanzarote hasta 1982

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

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

De esta manera, se suceden hasta más de una veintena de planes desde el período que abarca desde 1966 —en que surge el primero en San Marcial del Rubicón—, hasta 1974 que coincide con los efectos de la mentada crisis del petróleo. Es más, en este último año tiene lugar la primera ampliación de un plan redactado años antes, en concreto en 1967, es decir el de Playa Blanca, en la costa de Tías. Es una etapa, como decimos, absolutamente decisiva para la potenciación del turismo en la Isla y ya casi sin vuelta atrás. Esto se manifiesta en la puesta en servicio de nuevas camas turísticas con un incremento entre 1970 y 1971, del 180%, si bien se partía de cifras francamente bajas en el primer año, esto es, de poco más de 1.000 plazas. Ya en 1974 el parque de camas superaba ligeramente las 8.000 y la entrada de

turistas se había multiplicado por cinco desde 1969.

Es una etapa donde la preponderancia del turismo urbano en Arrecife deja paso al área costera del municipio de Tías, con un modelo turístico netamente diferenciado. En efecto, si en Arrecife partíamos de unas pautas donde la figura principal era el hotel, en los nuevos espacios costeros se impone la planta extrahotelera al *socaire* de la nueva demanda turística de masas. Es un modelo donde prima la masificación y si bien es verdad que, en una primera fase inmediatamente anterior a 1970, presume cierta calidad, como por ejemplo la construcción del hotel Fariones en la costa del municipio de Tías en 1966, pronto aumenta de manera notable la densidad de camas por unidad de superficie. Es éste el

mismo modelo que extrapolarán a sus franjas costeras los municipios de Teguiise y de Yaiza por este orden.

Pero como decíamos, la crisis del petróleo fue devastadora para la actividad turística en Lanzarote, pues si las camas disponibles se habían duplicado entre 1972 y 1973, en 1974 con respecto al anterior, el crecimiento solo fue del 10%. De la misma manera y dentro de la tendencia por lo general alcista de la

llegada de turistas, se produce un estancamiento entre 1975 y 1977 que se reactivará al año siguiente, volviendo a estancarse hasta el final de este primer período que nos hemos marcado como referencia. Coincide este final de etapa con las tensiones en Oriente Medio y sus repercusiones de nuevo sobre el alza del crudo y el efecto concatenado de éste sobre la economía mundial.

FIG. 4. Entrada de turistas y número de camas alojativas en Lanzarote (1969-1982)

Años	Extranjeros	Españoles	Total turistas	Total camas
1969	s.d.	s.d.	14.347	1.108
1970	14.720	10.515	25.235	1.149
1971	22.843	12.394	35.237	3.245
1972	30.120	16.103	46.223	3.805
1973	30.695	15.893	46.588	7.299
1974	41.839	24.067	65.906	8.077
1975	51.682	29.104	80.786	s.d.
1976	52.449	30.304	82.753	s.d.
1977	51.461	29.743	81.204	s.d.
1978	90.416	40.836	131.252	s.d.
1979	130.103	37.989	168.092	s.d.
1980	132.282	42.427	174.709	s.d.
1981	143.861	38.087	181.948	s.d.
1982	150.361	32.002	182.363	13.051

Fuente: Lanzarote, CIES (1971); Lanzarote, datos estadísticos, 1987a, Consejería de Turismo y Transportes; Centro de Estadística y Documentación de Canarias; Libro Blanco del Turismo de Canarias (1997); Centro de Datos del Cabildo de Lanzarote. Elaboración propia.

En suma, es una etapa fuertemente condicionada por el despegue del denominado turismo de masas, por la mejora de la accesibilidad con el exterior, el flujo de capitales alemanes y, particularmente, por las crisis cíclicas que derivan del precio del petróleo. Esto se manifiesta en la Isla en la aparición de un nuevo tejido urbano-turístico que se da en la costa de Tías en un primer momento y, particularmente desde comienzos de los años ochenta, aunque moderadamente, en las franjas costeras de Teguiise y Yaiza.

4.2. La expansión inusitada del fenómeno turístico: 1983-1990

La década de los ochenta, particularmente desde 1985, se puede catalogar como altamente desarrollista, por cuanto la mejora del contexto internacional —amparada de nuevo en la coyuntura del crudo, en este caso en los descensos del precio desde el citado año—, conllevó una desmesurada fiebre constructora en la Isla. Es el coste energético, como motor de la economía mundial, el que en gran medida marca de nuevo las pautas

de comportamiento del turismo en Lanzarote. Son pues años en que los índices de ocupación de los establecimientos alojativos aumentan y ello facilita la aprobación —o puesta en marcha—, de los planes parciales de urbanización que habían quedado pendientes en el período precedente.

No obstante, no surgen tal cantidad de proyectos de urbanización como en la década anterior, sino que éstos constituyen en su mayor parte considerables ampliaciones de los ya existentes, hasta el punto de que la Isla llegó a planificar casi 300.000 camas como luego comentaremos.

FIG. 5. Planes de urbanización turísticos con indicación de su fecha en Lanzarote entre 1983 y 1990

Año	Plan de urbanización	Municipio	Año	Plan de urbanización	Municipio
1984	Modificación Costa Luz	Tías	1988	Las Coloradas	Yaiza
1984	Modificación Costa Papagayo	Yaiza	1988	Ampliación Puerto Calero	Yaiza
1986	Puerto Calero	Yaiza	1988	Ampliación Matagorda	Tías
1987	Revisión S. Marcial del Rubicón	Yaiza	1988	Modificación Costa Luz	Tías
1987	Castillo del Águila	Yaiza	1989	Modificación Playa Grande	Tías

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

De la misma manera, es el período en el que el crecimiento se decanta por los municipios donde inicialmente no comenzó el turismo en la Isla —salvando a la capital insular—, esto es, Yaiza y Teguiise, municipio éste último que en el período precedente ya había planificado bastante suelo turístico. Es una etapa en el que el parque extrahotelero incrementa aún más su posición relativa frente al hotelero, al tiempo que la densidad de camas por unidad de superficie aumenta.

Pero lo más destacado es que a partir de 1983, el incremento de camas se dispara al alza al igual que el número de turistas entrados. Aún más relevante es que las expectativas de crecimiento eran mucho más altas de lo que lo habían venido siendo hasta ahora. En efecto, las perspectivas de crecimiento se van a centrar en los municipios que hasta ese entonces menos habían aumentado su oferta de camas. De esta manera, los asentamientos turísticos aprobados o en trámite en 1986 preveían hasta 140.000 camas en el municipio de Teguiise y 112.000 en el de Yaiza, correspondiéndole a una sola urbanización como era el caso de Montaña Roja —o también la de Costa Teguiise—, un número de camas que triplicaba las existentes hasta entonces en toda la isla de Lanzarote.

Pero quizá tan importante como las cifras anteriores es que el municipio de Tías, que hasta ese entonces contaba con unas 25.000 camas, es decir, el 65-70 % de la oferta de la Isla, se ve casi relegado por la aparición en escena de otros dos municipios (Tinajo y Haría) que, en su planeamiento aprobado o en trámite, tenían proyectado construir tantas camas como las que el propio Tías tenía ya en servicio. Mientras tanto, lo proyectado en este último municipio disminuía a poco más de 13.000 plazas, cifra en cualquier caso importante, pero casi anecdótica dentro del contexto. Además hay que destacar que toda esta pretendida oferta que se quería poner en el mercado, se limitaba casi toda ella a la franja costera si exceptuamos el asentamiento de Los Pueblos (en Femés, municipio de Yaiza), con una oferta de sol y playa nada novedosa con respecto a la oferta ya existente, esto es, basada única y exclusivamente en el incremento del número de camas pero no en la calidad de éstas, pues la densidad de camas por unidad de superficie seguía siendo alta, en aras de compaginar la presión de los *tour operadores* que forzaban la bajada del coste de los paquetes turísticos, con el incremento del precio del suelo.

FIG. 6. Asentamientos turísticos aprobados o en trámite en Lanzarote en 1986(*)

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

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

Fuente: Lanzarote, datos estadísticos 1986 (1987a). Elaboración propia.

Esta etapa de desarrollismo turístico se manifiesta en el hecho de que éste es el período en el que se da el incremento más importante del parque de camas y de entrada de turistas que ha tenido Lanzarote, hasta el punto de que el turismo entrado se multiplica por cinco y el parque de camas lo hace por cuatro. Pero todo el período no se puede considerar homogéneo, pues entre 1985 y 1986 es cuando se produce el mayor salto cuantitativo del número de camas, manifestándose en la llegada de turistas un año más tarde (1986-1987), una vez que la maquinaria del marketing absorbe las más

de diez mil camas ofertadas en un solo año.

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

FIG. 7. Entrada de turistas y número de camas alojativas en Lanzarote (1983-1990)

Años	Extranjeros	Españoles(*)	Total turistas	Total camas
1983	177.197	29.061	206.258	s.d.
1984	269.289	38.692	307.981	17.037
1985	346.111	42.105	388.216	18.905
1986	414.713	46.624	461.337	29.761
1987	589.476	37.578	627.054	35.980
1988	713.487	31.939	745.426	42.105
1989	659.850	54.601	714.451	48.726
1990	694.994	64.922	759.916	57.281

(*) Turistas entrados sólo en establecimientos hoteleros.

Fuente: Lanzarote, CIES (1971); Lanzarote, datos estadísticos, 1987a, Consejería de Turismo y Transportes; Centro de Estadística y Documentación de Canarias; Libro Blanco del Turismo de Canarias (1997); Centro de Datos del Cabildo de Lanzarote. Elaboración propia.

En conclusión, estamos ante una etapa marcada por la bonanza económica en los países desarrollados y que se manifiesta en un incremento de la disposición a viajar de sus ciudadanos. En esta línea, la mecánica turística de Lanzarote responde a este hecho con la mayor oferta de camas de su historia. Pero más significativo aún es que la planificación a partir de esta situación álgida de la economía, preveía hasta 290.000 nuevas camas en 1986, en su mayor parte ampliando los espacios costeros ya consolidados de Tías, Tegui y Yaiza. El final de la etapa estará marcado por el regreso a un nuevo período de crisis que, de manera indirecta, sirvió para amortiguar los efectos del techo turístico impuesto por el *Plan Insular de Ordenación Territorial* de 1991.

4.3. El desarrollo planificado del turismo: 1991-2004

Ante el contexto desarrollista de la etapa anterior, en cierta medida irreal por las connotaciones de consumo de recursos estratégicos del territorio (suelo, paisaje, energía, agua, generación de residuos que consume nuevo suelo, etc.), tenía que surgir un instrumento regulador que impusiera un mínimo de coherencia sin entorpecer la creación de nuevas camas. Ese papel lo juega el *Plan Insular de Ordenación del Territorio* de 1991, aprobado en este año pero realmente redactado a finales de los años ochenta. Como decimos, fue una herramienta clave para el control de las camas turísticas, pues de las 290.000 nuevas plazas y 4.400

hectáreas de ocupación territorial que se habían planificado hasta 1986, el *Plan* redujo a algo más del 70% las camas propuestas años antes, sentando las bases de un desarrollo más pausado.

En efecto, la crisis económica del primer lustro de la década de los noventa y que en el turismo se manifiesta rápidamente en un retraimiento de los viajes, se encargó de depurar los ritmos de crecimiento que se habían previsto en el *Plan Insular de Ordenación Territorial* y que ascendían a un 9.8% anual desde 1987 hasta 1992 y un 5.3 desde 1993 hasta 1996 inclusive. Podemos decir entonces que la crisis económica mundial llegó en buen momento para la Isla dentro de los ciclos económicos de expansión y retraimiento, pues la drástica reducción de camas a construir pasó sin graves confrontaciones entre el Cabildo Insular, como promotor del *Plan Insular de Ordenación* y los ayuntamientos, constructores, etc. como parte más interesada en seguir creciendo.

Como decimos, la crisis tuvo su efecto en el arribo de turismo a la Isla y en el período 1992-1993, el crecimiento de las llegadas de turistas se relegó a un dos por ciento (25.000 turistas más), cuando la evolución anterior estaba marcando ritmos de hasta un 20 y 40% anual como por ejemplo entre 1986 y 1988. No obstante, este mismo incremento —que tiene sus repercusiones en el parque de camas—, estaba en la antesala del freno constructivo de prácticamente toda la década siguiente, pues además de la comentada crisis económica de comienzos de los años noventa, también estaba el factor psicológico de tener conocimiento de los límites que iba a marcar el *Plan Insular de Ordenación*⁴, sin olvidar que los factores de ocupación cayeron de manera importante como consecuencia de la sobreoferta en tan corto espacio de tiempo. Sin duda, la caída de los índices de ocupación repercutió en el factor rentabilidad y ésta contribuyó a frenar el fuerte empuje constructivo de los años ochenta, pues las

camas propuestas en el *Plan Insular de Ordenación* de 1991, aún daban margen de maniobra para construir otras 30.000 nuevas plazas.

No obstante y esto es significativo señalarlo, la normativa de 1991 redujo a solo diez núcleos la expansión turística de la Isla, mientras que, como tuvimos ocasión de observar, a mediados de la década de los ochenta, existía más de una treintena de potenciales núcleos de desarrollo turístico. Existe pues una mayor concentración territorial del fenómeno urbanizador que, de una u otra manera, favorece un menor impacto espacial en tanto que la dispersión de los núcleos también hubiera dado lugar a la difusión de las carreteras de gran capacidad en la Isla, concentrando así éstas en el este y sur insular.

Se frena así la proliferación de nuevos planes parciales de urbanización turísticos como habíamos visto en las etapas anteriores, pues en toda esta etapa solo cabe mencionar los de Playa Quemada y la modificación de Playa Blanca, ambos en el municipio de Yaiza.

Y es que ante el contexto de crisis de los primeros años de la década de los noventa, la entrada de turistas se estanca —dentro de la coyuntura alcista—, hasta que en 1994 se reactiva de nuevo la afluencia, al igual que previsiblemente la construcción de camas, aunque sin llegar al fuerte ritmo experimentado entre 1984 y 1990. Y decimos que previsiblemente, porque los datos oficiales nos indican que existe un descenso consecutivo del parque de camas en tres períodos (1991-1992; 1994-1995; y 1997-1998), hecho que no tiene explicación, máxime cuando la llegada de turistas aumentaba estos años y la realidad empírica nos mostraba que no existía tal desaparición de camas ofertadas. Obedece por tanto este hecho a una deficiencia estadística de considerar o no las camas en trámite o realmente legalizadas a todos los efectos.

⁴ El Cabildo de Lanzarote encargó el *PIOL* en diciembre de 1986, prolongándose los trabajos de redacción hasta 1988, aunque los plazos de exposición pública, debate, etc., dilataron su entrada en vigor hasta 1991. Sin duda, la mencionada etapa desarrollista estimuló la redacción de este *PIOL*, ya que con ello se conseguiría “evaluar las consecuencias generales

y los impactos producidos por el fuerte crecimiento turístico-inmobiliario de la Isla y establecer, en consecuencia, una propuesta que resuelva positivamente las contradicciones suscitadas por dicho desarrollo y salvaguarde los valores naturales y culturales de Lanzarote.” (GOBIERNO DE CANARIAS, 1997: 68).

FIG. 8. Entrada de turistas y número de camas de alojamiento en Lanzarote (1991-2005)(*)

Años	Extranjeros	Españoles(**)	Total turistas	Total camas
1991	878.248	158.093	1.036.341	42.943
1992	998.094	167.586	1.165.680	45.235
1993	1.039.550	150.672	1.190.222	46.864
1994	1.247.669	151.294	1.398.963	45.460
1995	1.348.700	137.294	1.485.994	48.570
1996	1.381.195	112.855	1.494.050	52.830
1997	1.466.570	160.393	1.626.963	53.898
1998	1.662.427	223.153	1.885.580	56.114
1999	1.719.949	262.361	1.982.310	56.145
2000	1.750.507	239.783	1.990.290	58.132
2001	1.791.722	207.150	1.998.872	59.735
2002	1.781.374	198.185	1.979.559	60.846
2003	1.853.085	188.427	2.041.512	64.811
2004	1.770.176	286.932	2.057.108	65.867
2005	1.688.223	334.854	2.023.077	65.428

(*) No se incluyen los visitantes en cruceros que en el año 2004 ascendieron a 212.690 pasajeros.

(**) Turistas entrados solo en establecimientos hoteleros desde 1996. Las cifras referentes al período 1991-1995 inclusive, se corresponden a españoles entrados solo en vuelos charter.

Fuente: Libro Blanco del Turismo de Canarias (1997); Dirección General de Infraestructura Turística del Gobierno de Canarias; Instituto Canario de Estadística; Centro de Datos del Cabildo de Lanzarote (cifras de las camas turísticas). Elaboración propia.

Como quiera que fuere, parece existir un cierto estancamiento en la cantidad de camas que solo se reanima —y además de manera importante y aparentemente contradictoria—, con el *Decreto 95/2000, de 22 de mayo, de aprobación definitiva de la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote*, comúnmente denominado como *moratoria*. En este sentido, este *Decreto* limita el crecimiento de la oferta de baja calidad, primando solamente la construcción de hoteles de cuatro o más estrellas entre otros factores, hecho que provoca un efecto dominó sobre todas las camas de menor calificación con licencia para construirse y que la legislación no limita su construcción ante las fuertes indemnizaciones a las que diere lugar su paralización. Por tanto y a raíz del *Decreto de 2000*, con el fin de paralizar las construcciones turísticas de más baja calidad, se produce un *boom* de éstas que elevan la oferta de plazas desde las 47.000 en el año 2000, a las 69.000 tres años más tarde, es decir, un incremento del 47% de la oferta de camas en solo el pequeño período aludido.

Por lo general, el incremento es importante en todos los municipios si exceptuamos el capitalino, aunque dentro de los municipios con más peso turístico (Tías, Tegui y Yaiza), destacan estos dos últimos con un crecimiento porcentual que casi ronda el 55-60%, frente a Tías que aumenta entorno al 45%, aunque en números absolutos crece más debido a que también contaba con más camas. Estamos por tanto ante una situación heredada desde mediados los años ochenta en que de estos tres municipios, los que más aumentan en términos porcentuales son los que más camas proyectadas tenían entonces.

En suma, es una etapa marcada por una pretendida contención del crecimiento y que deriva del *Plan Insular de Ordenación Territorial* de 1991 y luego su revisión de 2000 —que comentaremos más ampliamente y en detalle—, donde se apuesta por una mayor calidad del tejido urbano (menor densidad edificatoria por ejemplo), al igual que por el cambio de la tipología de las construcciones (la figura hotelera frente a la extrahotelera), sin olvidar el incentivo hacia

la remodelación de la planta obsoleta. Es un cambio de pautas que sigue acompañado, no obstante, de una continuada afluencia de turistas que tiene su cenit en 2003 con la superación, por primera vez, de la barrera de los dos millones de turistas, sin contabilizar los 170.000 que, en dicho año, hicieron su entrada en la Isla a través de cruceros. Pero en definitiva, lo más importante de este modelo, es la concentración de las urbanizaciones turísticas en las franjas costeras de los municipios de Tías, Tegui y Yaiza, aunque con una creciente penetración del turismo hacia el interior, en su mayoría de manera no reglada y con grave riesgo paisajístico, especialmente por la dispersión que presenta este fenómeno.

5. LA ACCESIBILIDAD COMO ELEMENTO CLAVE EN LA DISTRIBUCIÓN DE LOS NUEVOS USOS DEL SUELO

La capacidad de acceso a un territorio es la columna vertebral del desarrollo económico. Ya tuvimos ocasión de señalar que, durante años, el principal escollo para la potenciación del turismo en la Isla lo fue el límite de la pista de vuelo del aeropuerto, para así poder recibir aeronaves directamente desde Europa⁵. Pero nada más entrar en servicio la ampliación de esta infraestructura en 1969, el efecto concatenado sobre el territorio fue inmediato, pues en el mismo año se aprobaron tres planes parciales turísticos y 17 entre 1970 y 1974 inclusive. Es verdad que el capital procedente de la reiterada Ley Straus jugó un papel decisivo en este impulso turístico,

⁵ En un artículo muy expresivo sobre la incidencia que tiene el transporte para el desarrollo de cualquier actividad económica —y más aún la turística—, del ilustre lanzaroteño DE LA HOZ, A. (1964) argumenta en estos difíciles años que “sin estos tres dispositivos de auténtica comunicación” (se refiere al transporte marítimo, aéreo y terrestre), “Lanzarote no será la realidad turística que muchos pretenden.” (...) “Sin estos instrumentos, Lanzarote seguirá siendo una excelente promesa turística, pero nada más que una promesa.”

⁶ En este sentido, tenemos el ejemplo de la isla de La Palma, Isla ésta que no se vio afectada por las citadas inversiones alemanas y, sin embargo, cuando en el año 1973 se realiza un estudio para ampliar el aeropuerto de Mazo, se alude constantemente a las dimensiones de este aeropuerto como el principal problema para la captación de turismo. En este sentido, se mencionaba constantemente a la ampliación de la pista de

pero sin ampliar el aeropuerto, el desarrollo turístico tal y como lo concebimos en la actualidad, sería una absoluta falacia y por tanto esos capitales no hubiesen llegado a la Isla con la intensidad que llegaron en estos años⁶.

En este sentido, el *Plan Insular de Ordenación* de 1991, consciente de la relevancia del aeropuerto para el desarrollo insular —y en particular para la incorporación de las 47.750 nuevas plazas turísticas propuestas en el citado documento de planificación—, calificaba en la *Memoria* a esta infraestructura dentro de los *sistemas generales insulares*⁷ y, entre otras, a todas aquellas instalaciones que le proporcionaban acceso a la Isla (puertos y aeropuerto) en estos términos:

“Dado que el aeropuerto soporta y soportará la parte del león de los viajes de acceso a la Isla, el Plan Insular, coherentemente con las insuficiencias actuales y con el Plan Director de aeropuertos del Ministerio de Transportes, se plantea la necesidad de su ampliación.” (CABILDO DE LANZAROTE, 1991: 318)⁸.

Con el paso del tiempo, el aeropuerto ha sido considerado como la infraestructura capaz de detener la incorporación de más camas y avanzar así hacia un desarrollo sostenible (MARSÁ, 2000: 137).

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

vuelo de Lanzarote en 1969, pues se argumentaba que el tipo de tráfico de esta Isla “es análogo al que se pretende para La Palma y que también tiene un potencial turístico alto”, *Memoria del anteproyecto de ampliación de la pista de vuelo en el aeropuerto de La Palma-Mazo*, suscrito por D. Ignacio Estaun Díaz de Villegas y D. Sebastián Pérez González, IV/1975, Archivo de Obras y Vías del Cabildo Insular de La Palma, legajo sin catalogar.

⁷ Según el *PIOT* de 1991, sección 3.ª; artículo 2.2.3.1.; apartado A.1; se consideraban como *sistemas generales insulares* de Lanzarote a “aquellos elementos que son determinantes para la estructura, calidad y desarrollo territorial de la Isla, que tienen un efecto supramunicipal, o que, por su escala, no pueden existir en todos y cada uno de los municipios.”

⁸ Entre las obras de mayor relevancia se preveían la ampliación de la pista de vuelo, así como la construcción de otra nueva.

actividad turística. La década de los sesenta ya presenta un significativo avance en materia de carreteras, pues los aproximadamente 115 kilómetros bajo competencia del Estado, se terminan de asfaltar completamente entre 1968 y 1969, si bien el ancho de algunas de ellas, como la de Uga a Tegui, tan solo era de 4 metros, siendo la del resto de entre 5,5 y 6 (CIES, 1971: 114). No obstante, a 31 de diciembre de 1969, el Cabildo no contaba sino con un 36% de su red con betún asfáltico, de un total de 225 kilómetros. En este contexto y cuando definitivamente en el segundo lustro de los años sesenta ya se perfila el desarrollo turístico de Lanzarote, surge el interés por remozar rápidamente la red viaria. No es casualidad por tanto que a finales del lustro anterior —concretamente en 1964—, el Ministro de *Información y Turismo*, D. Manuel Fraga, visitara la Isla y concediese un crédito de 120.000 euros de entonces para la pavimentación de carreteras de interés turístico MARTÍN HORMIGA & PERDOMO. (1995: 36), es decir, un monto de 2,8 millones de euros del año 2004. De la misma manera y tras la inauguración del hotel Fariones en octubre de 1966 en la costa de Tías, el Cabildo asfalta la carretera de acceso, pues esta Institución

“no podía permitir la mala imagen que ocasionaría que los turistas que en él iban a alojarse accedieran al establecimiento por una pista de tierra”.

Introducida la Isla desde entonces en un contexto de desarrollo turístico sin vuelta atrás, es conveniente recordar que la necesidad de movilidad de los turistas es netamente mayor que la imputable a los residentes y movilidad es inseparable de la ocupación de territorio. También hay que decir que la ocupación de espacio que hacen las carreteras es aún más grave que la que efectivamente ocupan las urbanizaciones

turísticas, pues estas últimas hacen uso del espacio de manera puntual, mientras que la irrupción de las carreteras en la Isla se difumina por toda ella. De la misma manera, se produce el efecto de ocupación directa e indirecta, pues la primera está claro que es debido a la calzada en sí, más las amplias zonas de servidumbre que quedan como reserva para futuras ampliaciones, aparcamientos, etc., mientras que la segunda es imputable a los efectos derivados de la mejora de las condiciones de accesibilidad y que facilitan el alejamiento cada vez mayor de los centros de ocio, residenciales, etc., de las urbanizaciones turísticas, estimulando los desplazamientos turísticos y pendulares de la fuerza de trabajo con el consiguiente consumo de espacio imputable a una mayor movilidad, insumo de combustibles y sus efectos colaterales, etc.

Pero lo más destacable es que en la isla de Lanzarote se constata una progresiva ocupación de territorio que es fruto de la demanda turística y que comienza con las necesidades de ampliación del aeropuerto⁹, y continúa por toda la red viaria. En efecto, el incremento de la movilidad terrestre en la isla de Lanzarote la podemos calificar como extraordinaria, hasta el punto de que el *Plan de Carreteras de Canarias* de 1987 ya afirmaba, por unas encuestas de movilidad realizadas sólo en las islas centrales, que los turistas generan un mayor número de viajes por persona en relación con el resto de la población, argumentándose que la movilidad media de los vehículos de alquiler ronda en la Isla los 50 kilómetros por día, con una tasa de ocupación por vehículo bastante elevada y con un grado de dispersión —o de diferentes destinos—, también muy alto, de ahí que

“los turistas participan grandemente en la composición del tráfico total de las Islas.”
Gobierno de Canarias (1987b).

⁹ Las previsiones que se realizaban a finales de la década de los noventa para el aeropuerto de Lanzarote, especulaban con un tráfico de pasajeros de 5.5 millones en el año 2004, esto es, bastante ajustado a la realidad, pues la cifra de este último año fue de exactamente 5.515.069 pasajeros. De la misma manera, se preveían 7.5 millones para el año 2015, hecho que supondría llegar hasta unas 33 operaciones aéreas por hora punta frente

a las 20 ó 25, según condiciones de operatividad de la actual pista y espacio aéreo. Ello condicionaba que se plantease como necesaria una solución alternativa que pasaba, entre otras, por la construcción de una segunda pista (Ministerio de Fomento, 2001: 5.2, 5.3). Algunas de estas alternativas, con un consumo de territorio importante, suponen también una peligrosa contaminación acústica para las urbanizaciones aledañas.

Una década más tarde y en el mismo contexto, el documento conocido como *Lanzarote en La Biosfera*, establece en 56.3 kilómetros por día la movilidad de un turista medio en Lanzarote, frente a solo 21.5 de los autóctonos CABILDO INSULAR DE LANZAROTE (1998). Esto nos indica que por sí sola la población turista genera tanta movilidad como la población de derecho¹⁰. En efecto, partiendo de la base de que el número medio de turistas en el año 1999 fue de casi 51.000, la movilidad de éstos en su conjunto superó a la autóctona en un 34%, a pesar de que la población turista sólo representaba el 50% de la población de derecho¹¹.

Estos datos demuestran que la movilidad de un turista en la Isla casi se triplica con respecto a la de un residente y sus efectos sobre la ocupación de territorio son incuestionables, pues no solo afectan a la red viaria en sí, sino también a las zonas habilitadas para el aparcamiento entre otras, ya que por ejemplo, la problemática del estacionamiento del Islote de Hilario —o más recientemente la ampliación de la plataforma de la carretera de La Geria—, sin olvidar el mayor desarrollo del aeropuerto, el radar de Montaña Blanca, etc., han venido siendo unas actuaciones de las más cuestionadas en los últimos años, sin duda por los graves impactos paisajísticos que conlleva. Pero lo más destacable es que no son los residentes los causantes de este estado de cosas, sino la afluencia turística y el efecto llamada inducido que provoca sobre la población en edad laboral.

Pues bien, en previsión del incremento de la movilidad a mediados de los años ochenta, el *Plan de Carreteras de Canarias* de 1987,

recogía como necesarias —y a expensas de la evolución turística de la Isla que por entonces se le asignaba un techo de 261.700 camas¹²—, de las que un 46% se las repartían Tías y Yaiza, varias actuaciones básicas, entre las que destacamos:

1. Acondicionamientos generalizados desde Tías hasta Playa Blanca.
2. Desdoblamiento de la carretera entre Arrecife y el aeropuerto.
3. Mejora del triángulo Arrecife-Costa Tegui-se-Tahiche.
4. Otras obras singulares como de Haría a Arrieta; además del tramo entre Arrecife y el casco municipal de San Bartolomé.

Por su parte, las actuaciones que recogía el tampoco aprobado *Plan Regional de Carreteras de Canarias* de 1993, ya en un contexto marcado por el *PIOT* de 1991 que recortaba en un 70% el parque de camas a nivel insular, sigue no obstante haciendo hincapié en las mismas intervenciones que el *Plan* de 1987, ya que se preveía el desdoblamiento de varios tramos de la carretera desde Tías a Playa Blanca, al igual que otras actuaciones entre Tahiche y Mala, Haría y Arrieta, además de la carretera del centro entre Tegui-se y La Geria. De forma instintiva, este último *Plan* ya tiene previsto actuar en un gran porcentaje de la red viaria, no solamente en aquella red más próxima a los centros turísticos, ya que, como decíamos, una de las principales características de los turistas es su elevada movilidad, no circunscrita a un determinado espacio de la Isla¹³.

El *Plan* de 1993 define y clasifica claramente las redes principales y

¹⁰ Aunque ya haremos más hincapié cuando abordemos el epígrafe de los parámetros territoriales que están contribuyendo a desequilibrar el desarrollo sostenible de la Isla, solo mencionar que el parque de vehículos de Lanzarote se ha incrementado entre 1991 y 2003 en un 138%, mientras que la intensidad media diaria de vehículos en la carretera entre Arrecife y el aeropuerto lo ha hecho en un 209% entre 1987 y el año 2000 (un 62% entre 1993 y 2000), alcanzando en este último año la espectacular cifra de 60.340 vehículos en esta carretera.

¹¹ Datos del *Anuario estadístico de Lanzarote, 1999*, Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote, Arrecife, 79 pp., cfr. p. 11. Esta misma fuente aporta el dato de que en 1999 habían en la Isla unas 56.145 camas (cfr. p. 35), y partiendo de la base de que la ocupación media de los establecimientos hoteleros y extrahoteleros fue de un 90.8% en el mismo año (cfr. p. 36), la media anual de turistas fue de 50.980. Esta cifra, multiplicada por los 56.3 kilómetros de movilidad media del turista que nos

aporta el documento *Lanzarote en La Biosfera* (1998), supone unos 2.870 mil kilómetros diarios, frente a los 2.136 mil kilómetros de la población de derecho. Además, hay que recordar que la movilidad de estos últimos está en gran parte condicionada por la actividad turística, directa o indirectamente.

¹² *Plan Regional de Carreteras de Canarias, Programa de actuación: Lanzarote*, Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias, diciembre de 1987. No obstante, ya vimos más arriba que en 1986 se preveía la construcción de unas 290 mil camas.

¹³ El *PIOT* de 1991 seguía las pautas del mentado *Plan de Carreteras* de 1987, al definir las siguientes carreteras dentro de las de primer nivel: 1. Costa Tegui-se-Tahiche-San Bartolomé-Tías; 2. Costa Tegui-se-Circunvalación Arrecife-Tías-Yaiza-Playa Blanca-Las Coloradas; 3. Puerto del Carmen-Tías; 4. Puerto del Carmen-Capitas; 5. Puerto del Carmen-Guasimeteta; 6. Arrecife-San Bartolomé; 7. Arrecife-Tahiche. (Sección 2.ª, artículo 3.4.2.3., punto A.2).

secundarias de carreteras de la Isla. Es importante esta clasificación, por cuanto va a priorizar en determinados tramos las actuaciones viarias. En concreto en Lanzarote, la *GC-710* de Arrecife a Órzola, al igual que la *GC-720* de Arrecife a Playa Blanca, se califica como *de interés regional o de primer nivel*, denominándolas *LZ-1* y *LZ-2* respectivamente, manteniéndose esta nomenclatura en la actualidad. Como decimos, la clasificación que introduce esta nueva nomenclatura es importante, pues la va a recoger el *Convenio de Carreteras Canarias-Estado* de 1996 (a comienzos de 2005 en renegociación), ya que de las 36 actuaciones previstas para todo el Archipiélago, cinco de ellas se centran en el acondicionamiento de Órzola-Arrecife-Playa Blanca (por Guatiza, Tahiche, aeropuerto, Tías y Yaiza). Esta carretera, perteneciente al denominado "*Eje transinsular canario*", se inserta dentro de la nueva filosofía de integrar a las Islas a través de la combinación de varios modos de transporte, en este caso terrestre, marítimo y aéreo¹⁴ y dando pie además a fomentar la accesibilidad de todo el este de la Isla. Especialmente, las actuaciones estarían encaminadas a resolver los tramos Órzola-Guatiza-Tahiche; la ronda de Arrecife; Tías-Yaiza; y una pequeña obra de acceso al puerto de Playa Blanca.

En resumen, la creciente llegada de turistas a Lanzarote en los últimos años, pues ha pasado de 600.000 en 1987 a 1,9 millones en 2004, es el causante del enorme crecimiento de la economía insular, manifestándose en incrementos espectaculares de la movilidad y, por ende, en la demanda de nuevas infraestructuras viarias entre otras. No obstante,

"la aplicación de la moratoria, combinada con la saturación del parque de automóviles que se registra ya en la Isla, y con los efectos de una mejora sustancial del transporte público regular de viajeros, debería moderar la evolución del tráfico. En todo caso, la moderación del tráfico debería ser un objetivo principal a perseguir en la política insular de transportes". (ESTEVAN, 1998: 26).

¹⁴ *Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias en materia de carreteras*, Las Palmas de Gran Canaria, 16 de abril de 1996.

Todo ello acompañado de la potenciación de medios de transporte alternativos, como por ejemplo las infraestructuras de carriles *bici*, ya que la topografía insular y clima favorece su implantación. Estas 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.

6. PRINCIPALES CONSECUENCIAS TERRITORIALES DEL TURISMO EN LANZAROTE

Es objeto de este apartado abordar los principales impactos que el turismo ha tenido en el espacio insular. Quizá uno de los más llamativos, por su relevancia paisajística, es la disminución de las tierras de labor, no por las urbanizaciones turísticas, sino por el trasvase de fuerza de trabajo y su efecto sobre la disminución de los cultivos. De igual manera, se ha producido una mayor concentración demográfica en los entornos de los núcleos turísticos, frente a un menor crecimiento del resto del territorio. Estos dos factores son quizá los más relevantes que han impactado el paisaje de Lanzarote en las últimas décadas, sin olvidar, por supuesto, el espacio que abarcan las urbanizaciones turísticas en sí.

6.1. Disminución de las actividades primarias

El fenómeno turístico casi siempre golpea duramente a las actividades primarias, especialmente a la agricultura. Y lo hace de varias maneras: 1) compitiendo por el territorio; 2) rivalizando por otros recursos básicos (agua por ejemplo); y 3) compitiendo por la fuerza de trabajo.

La competencia por el territorio se circunscribe a aquellos espacios más apetecidos por el turismo y que en Canarias y en Lanzarote en particular, se han venido

limitando a los espacios más próximos a las franjas costeras con playa. Es una competencia por el suelo en el que la rentabilidad de una y otra actividad no deja lugar a dudas, beneficiando al turismo pues históricamente siempre ha remunerado mucho más el valor del suelo y, cuestión muy importante también, la estabilidad económica que proporciona el turismo dificilmente la puede aportar la agricultura por sus altibajos de producción muy relacionados con la meteorología. De la misma manera, la propiedad rural va quedando en manos cada vez más envejecidas que ven en la venta de sus parcelas un seguro de vejez.

Por otra parte, el turismo compite con la agricultura por un recurso básico como es el agua, pues los altos precios que puede soportar la actividad de ocio en Lanzarote a través de la desalinización del agua, dificilmente la puede sustentar la agricultura y menos aún la basada en aquellos productos

de baja rentabilidad por unidad de superficie, como por ejemplo las cebollas, un cultivo que, tradicionalmente, ha estado muy extendido en la Isla.

De la misma manera, un baluarte muy importante de toda actividad económica es la fuerza de trabajo y en Lanzarote se constata un trasvase significativo desde la actividad primaria a la terciaria —y en menor medida la secundaria—, pues ésta garantiza un salario estable a la vez que muchas veces no se pierde por completo la actividad primaria que sigue ejerciendo su papel a través de la denominada agricultura a *tiempo parcial*. No obstante, existe un leve incremento de la población ocupada en la actividad primaria entre 1996 y 2001 y que se cifra en un tres por ciento, pero a expensas del subsector agrícola y ganadero donde el papel de la mayor extensión del viñedo ha propiciado tal circunstancia. Pero lo más importante, como se puede apreciar en la siguiente tabla, es que el peso relativo

FIG. 9. Población de 16 y más años ocupada según rama de actividad en Lanzarote en 1996 y 2001

	1996		2001	
	Subtotal	Total	Subtotal	Total
Agricultura y ganadería	673	1.138 (3,66%)	870	1.174 (2,55%)
Pesca y piscicultura	465		304	
Construcción	2.935		6.982	
Industria manufacturera	1.642	4.840 (15,58%)	2.108	9.435 (20,48%)
Energía eléctrica, gas y agua	255		306	
Industrias extractivas	8		39	
Hostelería y restaurantes	8.717		10.853	
Comercio por mayor y menor	4.927		8.053	
Transportes y comunicaciones	2.221		3.312	
Servicios a las empresas, inmobiliarias	1.717		2.614	
Administración pública y de defensa	1.696		3.662	
Educación	1.520	24.667 (79,41%)	2.099	35.455 (76,95%)
Otras actividades y servicios personales	1.343		1.583	
Sanidad y servicios sociales	1.153		1.946	
Vehículos, gasolineras	700		s.d.	
Intermediación financiera y de seguros	385		625	
Servicio doméstico	288		708	
No clasificables	419	419 (1,35%)	9	9 (0,02%)
Total	31.064	31.064 (100,00%)	46.073	46.073 (100,00%)

Fuente: Encuesta de Población de Canarias, 1996 y Censo de Población de Canarias, 2001, ISTAC. Elaboración propia.

de la actividad primaria frente a las restantes ha caído de casi un 3,7% en el primer año al 2,5 de 2001. Esto pone de manifiesto que las tres actividades básicas han ganado efectivos, pero mucho más lo han hecho las que dependen de la construcción —con un llamativo incremento de casi el 140%, sin duda como consecuencia del efecto moratoria del año 2000 sobre las licencias ya concedidas—, además de la hostelería con todas sus actividades anejas.

Como quiera que fuere, la competencia del terciario queda más que patente en la FIG. 10 en el que la superficie agrícola conoce un importante retroceso —de casi un 80% entre 1972 y 1989—, a pesar del incremento

demográfico que experimenta la Isla entre estos años y que, como es lógico, termina por afectar a la disminución de la fuerza de trabajo que emplea.

No obstante, en el año 1999 se registra una reactivación de las tierras labradas con respecto al Censo de 1989, especialmente en los municipios de Tinajo, Teguiise y Haría, pero a costa del mentado viñedo, el cual experimenta un incremento de la superficie cultivada en toda la Isla del orden del 135% entre ambos años, es decir, de algo más de 1.300 hectáreas, que es gran parte de la diferencia total de las tierras labradas entre 1989 y 1999. Por su parte, los cultivos de las vegas agrícolas de los municipios de Haría,

FIG. 10. Aprovechamiento de la superficie agrícola en Lanzarote (1972-1999)

Año		Superficie total	Tierras labradas	Tierras no labradas
1972	Arrecife	2.395	95	1.629
	Haría	10.741	2.104	6.420
	San Bartolomé	4.077	1.274	3.048
	Teguiise	26.221	3.787	16.052
	Tías	6.398	1.839	2.840
	Tinajo	13.530	2.324	9.806
	Yaiza	27.098	1.290	18.946
	Total	90.460	12.713	58.741
1989	Arrecife	224	6	218
	Haría	5.902	461	5.441
	S. Bartolomé	1.485	721	764
	Teguiise	5.814	2.521	3.293
	Tías	2.012	876	1.136
	Tinajo	2.113	737	1.376
	Yaiza	2.341	605	1.736
	Total	19.891	5.927	13.964
1999	Arrecife	s.d.	47	s.d.
	Haría	s.d.	1.162	s.d.
	S. Bartolomé	s.d.	861	s.d.
	Teguiise	s.d.	3.030	s.d.
	Tías	s.d.	886	s.d.
	Tinajo	s.d.	1.279	s.d.
	Yaiza	s.d.	656	s.d.
	Total	s.d.	7.922	s.d.

Fuente: Censos agrarios de 1972, 1989 y 1999. INE. Elaboración propia.

Teguise y Yaiza, especialmente las cebollas, cereales y leguminosas entre otros, conocen un significativo retroceso al amparo del mentado trasvase de fuerza de trabajo desde el primario al terciario. Sólo cabe constatar la supervivencia de estas vegas por el fenómeno de la agricultura a tiempo parcial, facilitada por una buena accesibilidad relativa desde los principales núcleos de población. De la misma manera, los cultivos que se extendían en la denominada zona del jable¹⁵ en el municipio de Teguise, desde el norte al sur siguiendo la componente nordeste de los vientos dominantes (los alisios), es quizá también otro de los espacios más afectados por la irrupción del turismo en la Isla y que se ha visto agravado en los últimos años por la pertinaz sequía. De cualquier manera, reiteramos que no ha sido una competencia directa entre el turismo y la agricultura por el territorio, pues históricamente, los espacios más apetecidos por el primario no han sido precisamente las franjas costeras, es decir, allí donde se han asentado las urbanizaciones turísticas, sino especialmente por el efecto dominó que ha causado sobre el trasvase de la fuerza de trabajo.

Como decimos y en líneas generales, se observa como con el paso del tiempo, el total de tierras se va reduciendo de forma drástica y ello afecta especialmente a las tierras no labradas, es decir, las menos productivas. Esta reducción se da, como es lógico y en mayor medida, en los municipios con mayor desarrollo turístico, pues en ellos se ha producido el mentado trasvase de población desde la agricultura hacia el turismo y que en Lanzarote podemos calificar de muy intenso. No obstante, este fenómeno no es exclusivo de los espacios turísticos, pues también se observa como en los municipios que no comparten la industria del ocio, esta reducción también se produce, obedeciendo este fenómeno a que en la Isla las conexiones terrestres permiten rápidos desplazamientos pendulares de un extremo a otro de la misma, con lo cual aún residiendo en municipios no turísticos, es frecuente que

buena parte de la población de los mismos trabaje en el subsector de la construcción o en la hostelería.

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

Desde los inicios del turismo en Lanzarote, se detecta una preferencia de los asentamientos turísticos en la franja costera desde Yaiza hasta Teguise, es decir en el sur y este insular, que a su vez atrae a un importante contingente de población empleado en su mayor parte en el terciario y subsector de la construcción. No en vano, el *Plan Insular de Ordenación* 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 físico como humano y que relacionamos a continuación:

1. 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. Este hecho es trascendental, pues para un turismo de sol y playas, especialmente potenciado desde los años sesenta, este era el espacio más idóneo que la Isla le podía ofrecer a esta tipología de turismo.
2. La existencia del Parque Nacional de Timanfaya desde 1974, que ocupa un amplio territorio en el centro y norte de la Isla y donde, con tan alta figura de protección, la construcción de urbanizaciones está absolutamente vetada.
3. Una acción eólica especialmente virulenta en el norte y oeste de la Isla, poco favorable por tanto para el desarrollo de las urbanizaciones.
4. Existencia de una topografía más llana en el sur y este insular, frente a los acantilados de Famara del norte, con una

¹⁵ El jable es un arenado que la acción eólica transporta por todo el centro de la Isla desde el norte al sur, predominando aquí

por tanto, los cultivos más adaptados a estas condiciones, como por ejemplo los boniatos y los tomates.

menor accesibilidad y, sobre todo, con una trama urbana que derivaría en complicadas soluciones adaptadas irremediabilmente al relieve, pero con un impacto paisajístico evidente y con unos costes de construcción mayores.

5. Establecimiento del aeropuerto en esta franja de la Isla, el cual se declara como de uso civil en 1946 y no solo militar como se venía usando hasta entonces. Con ello se 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. En la costa oriental también se localiza la capital insular, núcleo por antonomasia administrativo, comercial, etc., de la Isla y que conoce un despegue demográfico importante al amparo del desarrollo turístico y de la mejora de la red viaria, así como del incremento del parque automovilístico que permite así los flujos pendulares por motivos laborales.
7. La red viaria conoce una importante mejora en las franjas este y sur de la Isla al socaire del desarrollo turístico y de la localización aquí de la capital insular, aeropuerto y los puertos de Arrecife y de Playa Blanca. Como decíamos, esta circunstancia la recogen los diferentes planes y convenios de carreteras desde los años ochenta, que han favorecido aún más la accesibilidad en este espacio, con obras tan importantes en los últimos años como por ejemplo 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 Blanca¹⁶.
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

este y sur de la Isla, facilita la extensión de los alojamientos en este espacio, desequilibrando de manera ostensible el equilibrio social y económico 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. En los mapas evolutivos de población se puede observar perfectamente cómo las distintas entidades de población al este y sur de Lanzarote se comportan de una manera mucho más dinámica en relación al resto de la Isla, indicándonos el potente *efecto llamada* que tiene la actividad turística para la población inmigrada 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.

Así y en términos generales, hay que decir que Lanzarote superaba en el año 2004 los 120.000 habitantes frente a los poco más de 40.000 en 1970, sin incluir evidentemente a la población turista. Pero como decimos, los ritmos de crecimiento han sido muy dispares por municipios, pues si los más dinámicos del este y sur insular, han multiplicado por tres y por cuatro su población entre estas fechas, el de Tinajo solo duplica su población, mientras que el de Haría ni siquiera llega a hacerlo¹⁷. Además, en el contexto de los municipios más dinámicos, se constata la preferencia residencial por los espacios más próximos a la costa —o en la misma franja costera—, como es el caso de Playa Honda, Puerto del Carmen, Playa Blanca, etc.

No obstante, partiendo de la base de que la topografía de la Isla es relativamente llana, incidiendo en unas velocidades

¹⁶ 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.”

¹⁷ El municipio de Tinajo tiene una limitación importante en cuanto a su desarrollo demográfico, es decir, el Parque Nacional de Timanfaya. No obstante, los núcleos tradicionales distan mucho de seguir las pautas evolutivas de las entidades demográficas más dinámicas de la Isla.

geodésicas altas y, en general, las escasas distancias que se registran también desde un punto de vista relativo, podemos decir que el desarrollo demográfico y económico que ha

propiciado el turismo se ha dispersado por toda la Isla en mayor o menor medida, aunque con diferencias como constatamos en la siguiente tabla:

FIG. 11. Indicadores socioeconómicos de los municipios de Lanzarote en 2003

Municipios	Renta familiar disponible por habitante (euros)	Variación del nivel de renta disponible 1997/2002 (%)	Paro sobre población total (%)	Índice de juventud (0-19 años)	Índice de vejez (65 y + años)
Tías	10.800-11.500	48-55	2,0	27,51	6,39
Arrecife	9.700-10.800	43-48	3,4	30,50	7,15
San Bartolomé	9.700-10.800	> 55	2,9	28,87	5,65
Teguise	9.700-10.800	48-55	2,8	26,58	9,54
Yaiza	9.700-10.800	> 55	1,7	27,66	6,79
Haría	9.000-9.700	48-55	3,0	21,64	15,26
Tinajo	9.000-9.700	48-55	3,7	28,87	9,40
Total	9.700-10.800	48-55	3,0	28,85	7,59

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

Si como decimos los efectos del turismo se han disipado más en la isla de Lanzarote en comparación, por ejemplo, con las islas centrales, no es menos cierto que siguen existiendo diferencias en cuanto a renta, tasas de desempleo o estructura por edades entre los municipios que han venido participando de la tarta turística y los que no lo han hecho. Todos estos parámetros favorecen a grandes rasgos a los tres municipios turísticos (Tías, Teguise y Yaiza), aunque como decíamos, el efecto proximidad de los de Arrecife y San Bartolomé¹⁸, los hace participar del nivel de relativo bienestar que disfrutaban los municipios más turísticos. En la cola —aunque ya desearían estar en esta posición los municipios más prósperos de las medianías y cumbres de las islas centrales, así como de casi todos los de las islas periféricas occidentales—, tenemos a los de Haría y Tinajo, donde los efectos socioeconómicos del turismo son menores, aunque reiteramos que existen dadas las características singulares de la Isla. De esta manera, se alcanzan valores donde los índices de vejez, como es el caso de Haría, se llegan a más que duplicar con respecto a los existentes en los municipios turísticos, al igual que niveles de desempleo

bastante superiores, especialmente si comparamos Tinajo con Yaiza.

En suma, nos encontramos ante un panorama demográfico y económico bastante desequilibrado a favor de la vertiente sur y oriental de la Isla, donde se localiza más del 95% de las camas turísticas de Lanzarote y donde además se ubican todas las grandes infraestructuras de transportes (carreteras de mayor rango, puertos y aeropuerto). Todo esto incide en un modelo territorial basculado hacia esta vertiente de la Isla, aunque reiteramos que dadas las buenas condiciones de accesibilidad existentes en comparación con las islas centrales y occidentales, los efectos desarrollistas del turismo también se han dejado sentir en los municipios no turísticos y relativamente alejados de los tres grandes polos de ocio (Haría y Tinajo).

7. FIGURAS DE PLANEAMIENTO QUE HAN MARCADO EL ACTUAL MODELO TERRITORIAL DE LANZAROTE. EL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE 1991 VERSUS REVISIONES POSTERIORES

Se suele considerar que el primer *Plan Insular de Ordenación del Territorio de Lanzarote* —y de Canarias—, fue el que

¹⁸ A ello se le une la función administrativa de la capitalidad insular que conlleva siempre una mayor renta.

aprobó provisionalmente la máxima Corporación Insular en julio de 1990 y que ratifica el Gobierno de Canarias un año después, si bien su redacción data de 1998. Y decimos esto, porque en 1973 ya existió un documento de planificación que delimitó las áreas para el turismo en cinco grandes espacios teniendo como horizonte el año 1985, en que se preveía una entrada de 500.000 turistas al año. Partiendo de este

flujo de visitantes y de unos índices de ocupación francamente bajos por un lado (tan solo del 47.4%) y más optimista por otro (del 62 y 75%), se plantearon tres escenarios donde las camas necesarias para satisfacer la demanda, variaban entre las 11.000 y 18.500 aproximadamente. Esta oferta de plazas se localizaba estratégicamente en las franjas costeras de playa de los municipios de Yaiza y de Tías, alcanzando en concreto aquí un

FIG. 12. Escenarios de crecimiento turístico de camas en Lanzarote, según el PIOT de 1973

Núcleos	Ocupación del 47,4%		Ocupación del 62%		Ocupación del 75%	
	Plazas	Suelo (has)	Plazas	Suelo (has)	Plazas	Suelo (has)
Costa Yaiza	5.600	280	4.163	208	3.348	167
Costa Tías	4.500	73	3.341	55	2.685	45
Costa La Santa	3.250	162	2.413	121	1.939	97
Costa Arrecife, Teguisse	3.000	50	2.227	37	1.790	30
Costa Este Haría	2.050	102	1.522	76	1.223	61
Total	18.400	667	13.666	497	10.985	400

Fuente: Memoria del PIOT de 1973. Elaboración propia.

55% de las camas de la Isla, tal y como podemos apreciar en la FIG. 12.

Sólo cabe destacar que hasta 1970, fecha hasta la que llega este instrumento de planificación, existían en la Isla unas 1.800 camas en servicio según se recogía en este documento, que unidas a las 18.400 que se preveían como máximo hasta el año 1985, dejaba entrever un techo teórico de 20.200 camas para toda la Isla a mediados de la década de los ochenta. No obstante, el PIOT de 1973 no llegó a especular con cifras límites de camas, sino que trabajó con previsiones de crecimiento hasta el año 1985 que, por lo demás, no estuvieron muy lejos de la realidad. Como se deduce también del cuadro, orientó el crecimiento hacia los núcleos turísticos que en la actualidad lideran el turismo en la Isla, partiendo de la base de que gran parte de las camas ya construidas lo estaban entre Arrecife y Tías, dejando precisamente a estas urbanizaciones —y las que se construirían aquí—, como de inferior calidad, es decir, con una masificación mayor en comparación con las otras áreas de la Isla.

Como quiera que el PIOT de 1973 no introdujo un techo al crecimiento, a mediados de los años ochenta ya existían unas 290.000 camas aprobadas o en trámite por los ayuntamientos que esperaban el momento oportuno para salir al mercado. Ni que decir tiene que tal cantidad de plazas atraería a un número importante de personas en edad de trabajar, es decir, a una población joven con capacidad para procrear, con lo que el efecto concatenado sobre el crecimiento demográfico sería más que evidente. Por tanto y ante un escenario en el que las 290.000 camas estuviesen en servicio y partiendo de la actual *ratio* de residentes por camas turísticas, nos encontraríamos con una población residente de 480.000 habitantes más 203.000 turistas suponiendo un índice de ocupación del 70%. Ello quiere decir que la isla de Lanzarote tendría que sustentar, de manera permanente en su territorio, más de 680.000 habitantes que, ante las dimensiones reducidas de la Isla, la importante superficie protegida, la carencia de agua, materias primas, etc., convertiría a la Isla en un espacio altamente especializado

en el turismo sin la mínima diversificación, esto es, con grave riesgo para su economía ante cualquier evento internacional (conflictos bélicos, crisis económicas, surgimiento de nuevos competidores con una fuerza de trabajo muy competitiva, como es previsible que ocurra en la cercana costa africana, etc.).

Este planteamiento es muy obvio, pero con escaso interés para el capital que busca altas tasas de ganancia en un corto período de tiempo, más aún cuando el capital es foráneo y apenas le incumben los valores del territorio, pues ante una caída del beneficio, el capital emigra hacia otros espacios más rentables, dejando el territorio primero (en este caso el de Lanzarote), a su suerte y con escasos capitales para remozar su obsoleta planta alojativa. Esta situación es la antítesis de cualquier norma planificadora con un mínimo de sostenibilidad y en su mayor parte defendible por los que, de manera permanente, han venido residiendo en Lanzarote¹⁹.

Como decimos, es indudable que ante este contexto desarrollista, muy irreal por las connotaciones de consumo de recursos estratégicos del territorio (suelo, paisaje, energía, agua, generación de residuos que consume nuevo suelo, etc.), tenía que surgir un instrumento regulador que impusiera un mínimo de coherencia sin entorpecer la creación de nuevas camas. Ese papel lo juega el *Plan Insular de Ordenación del Territorio* de 1991, aprobado en este año pero realmente redactado a finales de los años ochenta²⁰. Como decimos, fue una herramienta clave para el control de las camas turísticas, pues de las mentadas 290.000 nuevas plazas y 4.400 hectáreas de ocupación territorial que se habían

planificado hasta 1986, el *Plan* introdujo un techo que se cifró —hasta el horizonte del año 2000—, en 47.750 nuevas camas y 750 hectáreas ocupadas más, que se habrían de añadir a las 550 ya afectadas. Las camas indicadas se sumarían a las 36.000 ya construidas (referencia de mediados de 1987), con lo que en el año 2000 el volumen de camas hubiera alcanzado casi las 84.000²¹. Es importante recalcar que el *PIOT* de 1991 nunca coartó el crecimiento de más plazas turísticas, sino que las limitó en cantidad. Es más, el *PIOT* de 1991 permitía incrementar la oferta de camas en un 133% más de las que existían en esta fecha, con lo que se puede decir que fue bastante benévolo con las exigencias de los ayuntamientos. Como quiera que fuere, en el artículo dos ya se dejaba bien claro que

“los propietarios, promotores o Juntas de Compensación de los Planes Parciales o Especiales afectados por el *PIOT* deberán revisar o modificar el planeamiento, sometiéndolo a aprobación en la forma legalmente establecida, dentro del plazo máximo de seis meses”,

con lo que no se puede negar en absoluto el papel que jugó este *Plan* de introducir por primera vez un techo al crecimiento.

El *PIOT* de 1991 supone entonces una reducción de algo más del 70% de las camas y suelo de uso turístico existente a mediados de los años ochenta. De la misma manera, también plantea por primera vez el efecto adverso de la obsolescencia de las primeras construcciones turísticas realizadas en la Isla, por lo que el objetivo es que en la referencia del año 2000, se renovasen unas

¹⁹ Según el documento *Encuesta de temas insulares, 2003*, Ed. Centro de Datos del Excmo. Cabildo de Lanzarote, cfr. p. 21, y con motivo de una pregunta realizada a los ciudadanos de la Isla, entre otras, sobre las actuaciones que debería acometer Lanzarote para que continuase siendo *Reserva Mundial de La Biosfera* —ya que en octubre de ese año se iba a proceder a la evaluación ambiental de la Isla tras diez años de vigencia de esta figura de protección—, la población encuestada respondió favorablemente en un 43,3% al ítem que proponía “que no se construyan más plazas turísticas” en la Isla. Las respuestas posibles eran seis y ésta fue la que consiguió una mayor aceptación, seguidas de la que propugnaban que existiese “una mayor voluntad política” (21,8%) y “no sabe o no contesta” (un 13,9%). Tan alto porcentaje a favor de que no se construyan más

camas llama la atención cuando solo el 60,7% de los encuestados había vivido toda la vida en Lanzarote, aunque la encuesta no nos dice cuántas de las personas que respondieron a favor de que no se construyan más camas eran residentes en la Isla desde siempre, sí que es previsible que la mayor parte fuesen nacidos en la Isla.

²⁰ DECRETO 63/1991, de 9 de abril, por el que se aprueba definitivamente el Plan Insular de Ordenación Territorial de Lanzarote, *Boletín Oficial de Canarias*, del 17 de junio de 1991.

²¹ La vigencia del *PIOT* fue indefinida, aunque en principio se establecieron tres periodos básicos para el cumplimiento de lo que propugnaba este documento hasta el año 2002, a saber: 1994, 1998 y 2002, sin perjuicio de eventuales modificaciones o revisiones hasta esta última fecha.

7.200 plazas, así como la mejora en ese plazo de las condiciones de urbanización de unas significativas 222 hectáreas en núcleos de población turísticos (Memoria del PIOT de 1991: 299).

Se produce también un proceso de concentración de los núcleos donde se construirían las nuevas camas, pues de los 35 planificados a mediados de los años ochenta, se pasa a tan solo diez, limitando por ende el desarrollo turístico en suelo rústico. Destacaban sin duda y por orden de camas a

edificar, las entidades de Puerto del Carmen con 31.000 (construidas y por construir), Costa Teguisse con casi 20.000 y Playa Blanca con algo más de 18.000. Estos tres núcleos reunían el 82% del total planificado, con lo que el esquema territorial del PIOT de 1991 seguía mostrando un modelo turístico fuertemente polarizado sobre estos tres núcleos, aunque en cierta medida preferible ante otra organización que primase la colonización del territorio hasta ahora virgen de la actividad turística.

FIG. 13. Plazas turísticas totales previstas en el PIOT de 1991 para el año 2000, según núcleos turísticos con indicación de hectárea y densidad edificatoria

Núcleos	Camas turísticas	Hectáreas ocupadas	Densidad camas/has
Puerto del Carmen (Tías)	31.085	410	76
Costa Teguisse (Teguisse)	19.663	322	61
Playa Blanca (Yaiza)	18.227	336	54
La Santa Sport (Tinajo)	6.143	128	48
Arrecife (Arrecife)	3.180	—	—
Puerto Calero (Yaiza)	1.500	31	50
Charco del Palo (Haría)	1.462	22	66
Playa Quemada (Yaiza)	900	12	75
Oasis de Nazaret (Teguisse)	800	23	35
Island Homes (Teguisse)	740	27	27
Total Lanzarote	83.750(*)	1.311	63

(*) La suma de las camas aquí expuestas ascienden a 83.700, aunque en el PIOT se refleja la cifra de 83.750.

Fuente: Memoria del PIOT de 1991, cfr. p. 135. Elaboración propia.

Como decimos, el PIOT de 1991 aportó un interesante modelo territorial en el que además de limitar el techo de camas, también lo hacía en cuanto a la cantidad de núcleos con potencialidad turística, clasificándolos a su vez según su importancia y función residencial, a saber:

1. Centros de alojamiento y servicios turísticos (con porcentaje significativo de residencia estable): Puerto del Carmen; Costa Teguisse; y Playa Blanca.
2. Núcleos turísticos con alojamiento y servicios turísticos (con porcentaje significativo de residencia estable): Puerto Calero-Cortijo Viejo y La Santa.

3. Núcleos con alojamientos turísticos y/o residencial: Charco del Palo; Island Homes; Playa Quemada y Oasis de Nazaret²².

Por otro lado, no menos llamativas fueron otras cláusulas que se introducían en aras de una oferta más cualitativa y competitiva y que estaban en relación a los nuevos centros turísticos que iban surgiendo a nivel mundial. Si bien es verdad que no se llegó a limitar la construcción de los establecimientos extrahoteleros como de hecho se hizo más adelante, sí que se

²² PIOT de 1991, artículo 2.2.2.3., apartado b.

impusieron unos estándares mínimos de calidad que recogemos a continuación y que, de un modo u otro, han servido de precedente para la normativa ulterior²³:

1. La oferta *hotelera* a implantar debería suponer al menos, el 25% del total de las nuevas camas en los núcleos turísticos consolidados (Puerto del Carmen; Costa Tegui, Playa Blanca y La Santa Sport). Por su parte, la categoría de los nuevos establecimientos hoteleros en los núcleos de población turística serían como mínimo de cuatro estrellas.
2. La nueva oferta *extrahotelera* (apartamentos, *bungalows* y villas) tendrían la clasificación de cuatro llaves como mínimo.
3. La superficie construida mínima se establecía en 70 y 35 m² de uso alojativo por unidad y por plaza respectivamente en los nuevos apartamentos y *bungalows*; mientras que sería de 120 y 40 m² por unidad y plaza en las nuevas villas. En dichos indicadores se consideraban también los servicios comunes correspondientes (salones, restaurantes, deportivos cubiertos, etc.).
4. La superficie mínima de la parcela edificable se establecía a partir de un estándar de 50 m² de parcela neta por plaza en los nuevos apartamentos y *bungalows* y de 1.000 m² de parcela neta por unidad en las nuevas villas, con la condición añadida de que la superficie de parcela no edificada se destinaría obligatoriamente al ajardinamiento o a instalaciones deportivas al aire libre (piscinas, canchas de tenis, etc.).
5. Los hoteles que fuese necesario su remodelación debido a su obsolescencia comercial, tendrían que acogerse a una categoría mínima de tres estrellas,

manteniendo la original si fueran de categoría superior.

6. Los apartamentos, *bungalows* y villas que exigieran ser remodelados, tendrían la categoría mínima de tres llaves, manteniendo también la original si fuesen de categoría superior²⁴.

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

En este contexto, es muy importante señalar el papel que jugó la declaración de la Isla como *Reserva Mundial de la Biosfera* en 1993, ya que contribuyó a apoyar las limitaciones que imponía el *PIOT* de 1991, pues supuso un cierto reconocimiento a la evolución social, económica y territorial equilibrada de la Isla y que derivaban del citado *PIOT*. Son por tanto hechos complementarios y que desembocan uno en el otro²⁵. Es además un período en el que Lanzarote vive una relativa crisis turística, con una ocupación que solo se consigue salvar a través de la caída de los precios, de ahí que el recorte de camas se asuma progresivamente sin grandes dificultades. Pero en 1996 vuelve a despegar con fuerza la actividad turística y ahora más que nunca era preciso poner en práctica las acciones sostenibles emanadas y recomendadas por la *Reserva Mundial de la Biosfera*.

Siguiendo esta coyuntura, el Cabildo de Lanzarote encomienda un estudio al equipo redactor del *PIOT* de 1991 en el que se hacía hincapié en el desarrollo sostenible, es lo que se conocerá como "*Lanzarote en la Biosfera (L+B), una estrategia hacia el desarrollo sostenible de la isla*", un documento

²³ *PIOT* de 1991, sección 2.ª; artículo 3.3.2.2.

²⁴ También cumplirían otras condiciones especialmente importantes: 1) La superficie construida se establecería en 50 y 25 m² de uso alojativo neto por unidad y por plaza respectivamente en apartamentos y *bungalows*, y de 100 y 25 m² por unidad y plaza en las nuevas villas, manteniendo las originales si eran superiores. En dichos indicadores se consideraban englobados los servicios comunes correspondientes; 2) La superficie mínima de parcela edificable se establecía en base a cubrir un estándar de 40 m² de parcela neta por plaza en apartamentos y *bungalows*, y de 400 m² de parcela neta por unidad en las villas, manteniendo las

originales si eran superiores. Cuando no hubiese un aumento de la edificabilidad o del número de unidades preexistentes, la altura de la edificación, en apartamentos, podría ser hasta de tres plantas y una cuarta planta en el 50% de la superficie ocupada por la edificación, siempre que lo permitiese el Ayuntamiento respectivo como solución para hacer viable la remodelación de las instalaciones obsoletas y obtener suficiente parcela libre para la instalación de la piscina y jardinería correspondientes.

²⁵ Fruto de este reconocimiento será la *Conferencia Mundial sobre Turismo Sostenible* de 1995, realizada en Lanzarote y auspiciada por la *Organización de Naciones Unidas*.

terminado de redactar a finales de 1997 en el que, aplicando la *Agenda 21 Local*, de la *Conferencia de Río de Janeiro* de 1992, se especificaba cómo había venido siendo el crecimiento de Lanzarote hasta ese entonces, estableciéndose a continuación una serie de hipótesis de desarrollo, teniendo como base los parámetros básicos del territorio (población, consumo de energía, agua, cemento, etc.). Y este documento es muy importante, porque de aquí surge la necesidad de establecer una *revisión del PIOT* de 1991, con objeto de regular la cadencia de las nuevas camas turísticas.

Llegamos entonces al *Decreto de aprobación definitiva de la revisión parcial del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote* del año 2000, conocido como moratoria turística²⁶. No obstante y al igual que había sucedido con el *PIOT* de 1991, su aprobación definitiva se retrasó bastante tiempo, pues si bien es verdad que el avance de esta revisión se había presentado a comienzos de 1998, su aprobación definitiva se retrasó hasta mediados del año 2000. Es este hecho el que propició el acelerado ritmo de muchos promotores y ayuntamientos por obtener y aprobar respectivamente nuevas licencias de construcción con fines turísticos que, a la postre, cuando se aprobó el documento en el año 2000, difícilmente se podían cancelar dado los altos costes indemnizatorios a los que darían lugar. El objetivo central de la revisión del *PIOT* de 1991, como recoge el preámbulo de este documento, se basó en la evolución fuertemente insostenible que la Isla había mantenido hasta entonces a pesar de que la crisis turística de varios años del primer lustro de los noventa, apaciguó los ritmos de crecimiento. De esta manera, haciendo referencia al documento de 1991, se decía en el preámbulo del Decreto de 2000 que

“el tiempo transcurrido desde su entrada en vigor; el desajuste entre sus previsiones y los procesos de adaptación del planeamiento general y de desarrollo de los municipios

lanzaroteños; la aprobación de la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias; la Estrategia de Lanzarote en la Biosfera impulsada por el programa LIFE de la Unión Europea y avalada por el Comité español “MAN + BIOSPHERE” de la UNESCO; la evolución de la población y la rápida irrupción del turismo, que han propiciado en poco más de un decenio, que el suelo insular ocupado aumente el 5% y la densidad territorial se haya incrementado más de un 60%, aconsejan revisar el documento, si quiera sea parcialmente, para atajar la degradación ecológica y paisajística en la Isla, adoptando las medidas de contención y de programación del crecimiento que se han considerado más oportunas”.

Así, se configuran como principales objetivos de la revisión del año 2000, la reducción del ritmo de crecimiento turístico y residencial, además de la mejora cualitativa de la oferta de alojamiento turístico, lo que afecta primordialmente a los Títulos Segundo y Cuarto de las Normas del Plan Insular, referido a los núcleos turísticos y Arrecife, en lo que hace mención a la nueva previsión de distribución de la población por municipios y a la programación de las nuevas plazas alojativas, en sus distintos usos para el período 2000-2010, sin establecer o modificar clasificaciones de suelo. De esta manera se llega a las siguientes cifras que suponen una modificación significativa con respecto al documento de 1991, pues no solo se introduce una mayor limitación al número de camas posibles con el horizonte de 2010, sino que también se refleja un techo para las camas residenciales según los diferentes núcleos de la Isla como exponemos en la FIG. 14.

Si bien la propuesta máxima de camas turísticas con la revisión de 2000 ascendía a esas 95.000, el techo máximo para el año 2010 se preveía en unas 68.000²⁷, cifra que realmente alcanzó la Isla en el año 2003 ante las mencionadas licencias concedidas con anterioridad a la entrada en vigor de la revisión²⁸. Pero importante también son los parámetros cualitativos que introducía y que

²⁶ Decreto 95/2000, de 22 de mayo (BOC, de 29 de mayo de 2000).

²⁷ En especial se daba luz verde a la construcción de nuevas camas en Costa Teguise (2.500); Montaña Roja (1.500); Castillo del Águila y Las Coloradas (con 1000 plazas cada una); Puerto del Carmen (850); Puerto Calero (815); Costa Papagayo (705); Cortijo Viejo (600), más 1.737 camas repartidas en varios enclaves.

²⁸ En el artículo 2.4.1.1., apartado B.3., se decía no obstante que: “de las cifras máximas de plazas turísticas en el período 2000-2010 se detraerá el número de plazas correspondientes a licencias urbanísticas vigentes y no ejecutadas, si las hubiere, de modo que si el número de plazas no ejecutadas y con licencia vigente es superior a las programadas por el Plan Insular, éstas no podrán realizarse.”

FIG. 14. Parámetros de carga máximos de los núcleos de población en Lanzarote según la revisión de 2000 del PIOT

Núcleos	Capacidad residencial	Capacidad camas turísticas	Superficie (has)	Densidad (hab./has)
Arrecife	135.000	1.735	777	167
Puerto del Carmen	5.528	30.821	708	47
Costa Teguise	17.500	32.300	765	65
Playa Blanca	22.708	26.390	1.576	28
La Santa Sport	5.815	1.230	128	55
P. Calero-C. Viejo	1.848	1.415	71	46
Charco del Palo	1.970	292	36	63
Island Homes	126	614	27	50
Playa Quemada	1.600	300	s.d.	35
Oasis de Nazaret	1.015	—	29	s.d.
Tías	16.420	—	275	100-75/30
San Bartolomé	10.956	—	166	100-75/30
Yaiza	7.482	—	101	100-75/30
La Masada	12.750	—	170	75
Playa Honda	10.300	—	108	100
Tahiche	20.475	—	273	75
La Santa	3.450	—	46	75
Total	274.943	95.097	5.256	—

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

serán el precedente de la regulación que haría en enero del año siguiente las *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias*. En este sentido, se prohibía toda oferta de alojamiento que no fuera hotelera con categoría de cuatro o más estrellas y con una superficie mínima de 60 m² por cama, al igual que se incentivaba la remodelación de la planta obsoleta. De igual modo y es interesante destacar esto por lo que conlleva en cuanto a consumo de territorio de los alojamientos propuestos, los nuevos hoteles deberían ir acompañados de una oferta complementaria, de tal manera que

“el porcentaje de plazas turísticas ejecutadas respecto del total programado, no podrá superar en más de un 25% al porcentaje de edificabilidad de los equipamientos complementarios igualmente desarrollados respecto del total programado.”²⁹

²⁹ Artículo 2.4.1.1.; apartado B.3.

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

Por último, en el año 2002 se vuelve de nuevo a revisar el *PIOT* como consecuencia de la adaptación de éste al *Texto Refundido*

de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de los Espacios Naturales de Canarias, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo. De la misma manera, la revisión se justificaba por la entrada en vigor de las Medidas Urgentes en Materia de Ordenación del Territorio y del Turismo de Canarias, según la Ley 6/2001, de 23 de julio. En cualquier caso, tenemos que

destacar que solo se trata de una aprobación inicial que no ha recibido por tanto el visto bueno definitivo y, por tanto, no se ha publicado aún en el *Boletín Oficial de Canarias*. No obstante, adelantamos algo de lo que se propone aquí en la siguiente tabla que era, por lo demás, muy ilustrativa de las mayores medidas conservacionistas adoptadas en las mencionadas normativas:

FIG. 15. Diferencia de las categorías de suelo entre el PIOT de 1991 y su revisión de 2002

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

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

En efecto, quizá los aspectos más destacados son el fuerte incremento de la superficie protegida en atención a los valores naturales y ecológicos, que en este documento representaban el 52% de la superficie insular, frente al 37 de 1991, lo que significa un importante alza del 43%. También hay que señalar un ostensible aumento de la superficie protegida con criterios de productividad agraria (un 13% más) y que repercute parcialmente en una disminución de algo más de diez mil hectáreas del espacio protegido por sus valores paisajísticos. Por su parte, la disminución de los suelos rústicos de protección forestal; de litoral y costero; además del definido con criterios culturales, se justifican no por una merma de los mecanismos de protección establecidos para dichas categorías, sino como una redefinición de los contornos inicialmente poco precisos en

el PIOT de 1991 y que asume la revisión de 2000.

Es evidente entonces que la reclasificación de este suelo en el año 2002 repercute en el espacio turístico, pues propugnaba la extinción de varios planes parciales como son los de Playa Quemada, Costa Playa Quemada, Playa Blanca, la SAU número ocho de Puerto del Carmen, así como las fases dos, tres, cuatro y cinco del Centro de Interés Turístico Nacional de Montaña Roja. Como también es lógico suponer, ello implicaba importantes indemnizaciones a los promotores, ya que en su momento incurrieron en gastos de estudio y elaboración de los proyectos de urbanización, así como a los propietarios de las parcelas afectadas. Éste es entonces el esquema territorial residencial y turístico emanado de la revisión de 2002:

FIG. 16. Parámetros de carga máximos de los núcleos de población en Lanzarote según la revisión de 2002 del PIOT

Núcleos	Capacidad residencial		Capacidad de camas turísticas		Superficie (has)	
	Revisión 2002	Diferencia revisión 2000-2002	Revisión 2002	Diferencia revisión 2000-2002	Revisión 2002	Diferencia revisión 2000-2002
Arrecife	s.d.	s.d.	1.735	0	1.087	+310
Puerto del Carmen	25.653	+20.125	30.595	-226	745	+37
Costa Teguise	13.425	-4.075	26.849	-5.451	765	0
Playa Blanca	19.160	-3.548	21.250	-5.140	952	-624
La Santa Sport	5.815	0	1.230	0	101	-27
P. Calero-C. Viejo	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.
Charco del Palo	710	-1.260	150	-142	22	-14
Island Homes	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.
Costa Quemada	1.846	-1.547	1.415	+775	71	+11

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

Con este diseño territorial básico se pretendía volver de nuevo al techo de las casi 84.000 camas propuestas por el PIOT de 1991, aunque reiteramos que este documento no ha tenido aún la aprobación definitiva y, por tanto, carece de la oportuna validez. Solo la revisión de 2000 y las modificaciones puntuales que ha tenido como por ejemplo la de enero de 2005³⁰ por el que, entre otros, se regulan los sistemas generales insulares, además del turismo rural, son los que tienen la validez jurídica en el presente.

8. INDICADORES DE DESARROLLO Y SOSTENIBILIDAD EN LANZAROTE

La fuerte evolución alcista del turismo en la Isla, particularmente en los años ochenta y segundo lustro de los noventa, se manifiesta de forma inevitable en diversos parámetros que conforman el sistema productivo insular. Esta evolución, como veremos, ha dejado una estela bastante perceptible y que se distancia por tanto, de lo que conocemos por desarrollo sostenible. De cualquier manera, hay que asumir que todo desarrollo económico implica, en un alto porcentaje, un

determinado impacto (ambiental, socio-cultural, etc.), pero de lo que se trata es de minimizar estas huellas, sin que necesariamente se vaya en contra de un desarrollo más acorde con la capacidad con que cuenta cada territorio para absorber las nuevas funciones (PIGRAM, 1980: 556; HUGHES, 2002: 461). Más específicamente, todo espacio depende de unos sectores ambientales clave, cuya modificación puede generar una honda cicatriz territorial y que podemos resumir en cuatro: la energía, el agua, el transporte y los residuos (MARSÁ, 1999: 59-66; AYO. CALVIÁ, 2000: 55; ESTEVAN y DEL VAL, 2000: 130-7), aunque no menos importantes son también los de índole socioeconómico, que algunos autores han analizado para áreas metropolitanas específicas como es el caso de Madrid (FRANCHINI, 2000: 44-7).

En el caso de Lanzarote, el incremento del parque de camas y, lo que es más objetivo aún, la llegada de turismo, se traduce en un desbordamiento de estos cuatro parámetros principales que, necesariamente, no siguen caminos paralelos a la evolución turística, sino que incluso han aumentado significativamente más. Es precisamente el desarrollo de estos elementos, muchas veces desbordados, como es el caso del segundo lustro de los años ochenta y noventa, el que

³⁰ Decreto 176/2004, de 13 de diciembre (BOC, de 26 de enero de 2005).

induce a planificar los ritmos de un crecimiento más pausado —o a duras penas sostenible—, como es el caso del *PIOT* de 1991 y su modificación del año 2000, coincidiendo por tanto, con fechas claves postdesarrollistas.

Así pues, uno de los elementos capitales del territorio, es la población residente. En este sentido, la Isla ha conocido un poderoso efecto llamada, a través de la inmigración de población joven, que se ha venido sustentando en el desarrollo turístico. Es precisamente el incremento de población el que posibilita la introducción en el mercado de nuevas camas turísticas (MARSÁ, 1999: 67-8), a la vez que el estampido al alza de todo tipo de parámetros consumistas tal y como veremos más abajo que, de un modo u otro, afectan al espacio insular consumiendo nuevo territorio, contaminando la atmósfera, etc. Ni que decir tiene los efectos que esto causa sobre la superficie de Lanzarote en el que el 41% del territorio está protegido por ley.

Partiendo entonces de la base de que la población es un elemento clave del territorio, el documento *Lanzarote en la Biosfera*, impulsado por el Cabildo de Lanzarote, predijo a partir de las cifras de crecimiento y los planes urbano-turísticos previstos que, de seguir por los mismos derroteros, la Isla alcanzaría algo más de 190.000 habitantes de hecho en el año 2021 y algo más de 110.000 de derecho. Como quiera que fuere, estas cifras han sido ampliamente superadas por la realidad emanada de la *revisión del PIOT* del año 2000 y que es fruto en gran medida del documento *Lanzarote en la Biosfera* pues, como hemos señalado, la cortapisa a seguir creciendo desmesuradamente de ese año provocó la puesta en el mercado de numerosas licencias constructivas concedidas con anterioridad. En este contexto, la población de derecho prevista en 1997 para el año 2021, se supera solo seis años más tarde (en el año 2003), hecho que pone de

FIG. 17. Evolución demográfica de Lanzarote según el documento *Lanzarote en la Biosfera*

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

Fuente: *Lanzarote en la Biosfera*, 1997 (publicado en 1998).

manifiesto la insostenibilidad concatenada de todos los demás parámetros de desarrollo.

De todas maneras, lo más destacado es que desde mediada la década de los ochenta hasta 2004, la población de derecho y el turismo internacional se multiplican por dos y por tres respectivamente, pasando en este período de casi 80.000 habitantes de manera permanente en la Isla (turistas y no turistas), a algo más de 170.000 en la actualidad. Ello significa que en quince años la población efectiva de la Isla se ha incrementado en un 120% aproximadamente. Las consecuencias de este incremento no se dejan esperar en cuanto al

consumo de territorio, pues tanto los espacios turísticos, como los de uso residencial, han conocido una fuerte expansión. Bien es cierto que este crecimiento se ha localizado sobre todo en los núcleos ya consolidados (localidades costeras de Tegui, Arrecife, San Bartolomé, Tías y Yaiza), pero el impacto paisajístico de tales urbanizaciones es inevitable³¹, pues por ejemplo la continuidad del tejido urbano-turístico en las tres urbanizaciones por antonomasia de la Isla, tiene atisbos de masificación por mucho que se intente crecer bajo la justificación de parámetros de mayor calidad. Además, para

³¹ En Lanzarote "el turismo valora primordialmente la calidad del paisaje abierto, por lo que el equilibrio entre

territorio urbanizado y territorio natural resulta de gran importancia" (DÍAZ FERIA, 2001: 5).

las escasas dimensiones territoriales de la Isla, la red viaria, como nexo de unión de estas urbanizaciones turísticas, ha conocido una significativa transformación y que es fruto de la creciente movilidad como comentaremos más abajo. Por tanto estamos hablando de consumo de territorio imputable a las urbanizaciones, pero especialmente también al crecimiento de las necesidades de transporte terrestre —e incluso aéreo—, con la demanda de una segunda pista operativa y que ya demandaba el *PIOT* de 1991 al proponer unas 84.000 camas.

Así pues en este contexto desarrollista, el consumo de energía eléctrica de fuentes no renovables se multiplica por tres, a pesar de la creciente implantación de las energías alternativas en la Isla (fotovoltaica, eólica, etc.)³². De igual modo, la producción de agua

se quintuplica, precisamente uno de los parámetros más vulnerables de Lanzarote debido a la carencia ancestral del líquido elemento en la Isla. No menos interesante es la evolución del consumo de petróleos y de cemento, si bien este último responde a las fases de expansión y contracción del mercado turístico como ya hemos señalado y que, como se desprende de la lectura de la siguiente figura, está perfectamente correlacionada. Sólo el consumo de productos petrolíferos parece comportarse más eficientemente en relación a la entrada de turistas y el incremento de la población de derecho y que en principio parece más imputable, por ejemplo a la mejora del rendimiento de los motores —o del modo de producción de agua—, que a una disminución de la movilidad o del consumo energético como hemos señalado.

FIG. 18. Algunos parámetros evolutivos de la isla de Lanzarote entre 1987 y 2005

Años	Turismo internacional	Población de derecho	Consumo de productos petrolíferos (Tm)	Consumo de energía eléctrica (MWh)	Producción de agua (m ³)	Consumo de cemento (Tm)
1987	589.476	59.634	s.d.	167.634	4.309.307	s.d.
1988	713.487	65.503	145.070	210.482	4.686.618	s.d.
1989	659.850	69.560	162.605	253.566	4.862.291	s.d.
1990	694.994	74.007	151.431	258.111	5.627.317	138.031
1991	878.248	64.911	126.989	286.678	6.057.176	100.059
1992	998.094	68.581	131.750	286.716	6.527.629	73.692
1993	1.039.550	72.755	135.505	306.734	6.838.026	70.742
1994	1.247.669	75.110	133.940	347.103	7.889.495	67.345
1995	1.348.700	76.413	142.455	370.685	9.506.773	99.100
1996	1.381.195	77.379	158.455	393.808	10.269.800	104.275
1997	1.466.570	s.d.	173.490	429.494	11.028.818	124.337
1998	1.662.427	84.849	189.067	465.205	12.415.815	151.083
1999	1.719.949	90.375	212.968	499.111	13.163.519	194.658
2000	1.750.507	96.310	221.050	525.325	14.294.204	243.366
2001	1.791.722	103.044	227.031	573.708	16.143.636	247.890
2002	1.781.374	109.942	251.418	658.229	17.209.940	227.983
2003	1.853.085	114.715	274.604	716.975	18.305.111	229.522
2004	1.770.176	121.265	302.342	763.786	19.151.174	234.366
2005	1.688.223	127.218	s.d.	807.947	s.d.	s.d.

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

³² Si extrapolamos el consumo energético a la media por abonado, hay que decir que éste ha oscilado desde los poco más de 5 MWh de 1987, pasando por los 8.5 de 1995, a los 11.6 del año 2003. Sin duda tiene que ver mucho en ello el turismo, pero también las nuevas pautas de vida en los hogares de la población de derecho de la Isla que crecen con la renta (lavavajillas,

secadoras, aire acondicionado, placas vitrocerámicas o de inducción, ordenadores, incluso piscinas climatizadas, etc.) que, a pesar de que cada aparato de éstos va consumiendo menos con la aparición en el mercado de un nuevo modelo, la implantación de éstos en los hogares crece más deprisa que la eficiencia energética de estas máquinas.

De cualquier manera —y especialmente por la escasez de agua y por el espectacular aumento también del consumo eléctrico en la Isla—, sí que nos interesa hacer hincapié en el insumo de este elemento en el sector turístico, ante las nuevas tendencias que propugnan un incremento de la categoría de los alojamientos turísticos (Revisión del *PIOT* del año 2000 y *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias* de 2001). En estos documentos, recordamos, se prohibía la construcción de alojamientos extrahoteleros, así como de hoteles de tres o menos estrellas, quedando exentos por tanto de esta *moratoria*, los hoteles de cuatro y cinco estrellas, siempre que vayan acompañados de una oferta complementaria, como por ejemplo un campo de golf o un puerto deportivo. De igual manera, también quedaban exentos de esta norma los alojamientos rurales, así como el remozamiento de la planta obsoleta³³, siempre que éste no suponga incrementar el número

de camas ya en servicio. En suma, no se trata de una interrupción en la construcción, sino de punto y seguido bajo el pretexto de la calidad (DÍAZ & MARSÁ, 2001: 22).

Pues bien, partiendo de esta normativa, parece contradictorio que, por un lado se coarten las camas de baja calidad a favor de las de mayor categoría en aras de obtener una mejor rentabilidad, cuando determinados parámetros de esas nuevas modalidades de alojamiento se muestran muy agresivas con el medio ambiente o con la ocupación de territorio. Póngase por ejemplo que las nuevas figuras de alojamiento necesitan más superficie por plaza y, además, necesariamente han de ir vinculadas a oferta complementaria con lo que ello significa de consumo de espacio. Pero no es solo eso, sino que los parámetros antes comentados de consumo de electricidad, agua, etc., se llegan a multiplicar varias veces en relación con los alojamientos de inferior categoría, como podemos comprobar a continuación:

FIG. 19. Consumos medios por persona y día en alojamientos turísticos en Maspalomas, Costa Canaria y Lanzarote en 2000(*)

Categoría de alojamiento	Agua (m ³)	Electricidad (kwh)	Residuos (m ³)(**)
Hoteles de 3 estrellas	0,260	5,15	0,013
Bungalows de 3 llaves	0,540	4,68	0,017
Hoteles de 4 estrellas	0,285 (0,295)	8,52 (10,84)	0,018 (0,016)
Hoteles de 4 estrellas plus	0,406 (0,313)	12,99 (16,49)	0,019 (0,021)
Hotel de 5 estrellas	0,577	24,07	0,020

(*) Los datos entre paréntesis corresponden a los establecimientos de esta cadena hotelera en Lanzarote.

(**) 0,010 m³ de residuos se corresponden aproximadamente con 1,5 kilogramos.

Fuente: Cadena Riu Hotels y HERNÁNDEZ (2001). Elaboración propia.

De esta manera, el consumo de agua y de generación de residuos sólidos de un hotel de la máxima categoría se duplica en relación con otro de rango inferior (tres estrellas), mientras que la energía necesaria casi se quintuplica. Ni que decir tiene que en un sistema insular, los residuos significan un problema si cabe aún más importante en relación con el continente, pues las escasas dimensiones de las islas no permiten —de manera rentable—, la introducción de

métodos de selección y reciclaje y, necesariamente, se han de habilitar amplios espacios para su ubicación, además de la zona de servidumbre para mitigar las pestilencias que emanan de tales vertederos.

Otro indicador que demuestra la creciente ocupación de espacio que deriva del crecimiento urbano-turístico, es la movilidad viaria, en tanto que el crecimiento de ésta coadyuva a un incremento de las necesidades de construir nuevas carreteras o a la

³³ La remodelación de la planta alojativa cuando el destino turístico se encuentra consolidado, forma parte de la estrategia

sostenible de ese *resort*, de lo contrario, el destino tiende al declive (BUTLER, 1980: 8).

ampliación de las existentes. En este sentido y partiendo de los últimos datos disponibles³⁴, el tráfico ha crecido espectacularmente desde mediados los años setenta, pero tomando como referencia las carreteras más turísticas, es decir, todas las expuestas en la siguiente figura, menos la de Arrecife a San Bartolomé, el tráfico se triplica en un corto período de tiempo que va desde 1987 a 2000. Es de suponer que, con el

incremento del turismo desde entonces y, especialmente de la población de derecho, el tráfico viario haya crecido mucho más, hasta el punto de que las expectativas de movilidad diaria de vehículos para el año 2015 en la carretera entre Arrecife y el aeropuerto, se cifran en 115.000 vehículos diarios, de ahí que se justifique la ampliación a tres carriles en cada sentido en esta vía (HERNÁNDEZ, 2000; 77).

FIG. 20. Intensidades medias diarias de tráfico viario en puntos representativos de la isla de Lanzarote (1975-2000)

Años	Arrecife-Tahiche	Arrecife-San Bartolomé	Arrecife-Aeropuerto	Aeropuerto Tías	Mácher-Uga
1975	3.705	4.487	8.641	2.326	978
1980	5.207	6.434	13.689	3.279	1.890
1987	7.374	8.700	19.500	6.025	4.115
1993	12.879	6.519	37.332	11.583	8.877
1997	16.448	9.980	46.644	14.970	11.153
2000	18.564	8.742	60.340	17.510	11.539

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

Paralelo al crecimiento de la movilidad, tenemos el del parque de vehículos que ha experimentado un salto espectacular desde los 42.000 del año 1991, a los 100.000 de 2003. Esto supone unos 900 vehículos por cada 1000 habitantes de derecho, cifra que por tanto, se acerca a la unidad por cada habitante de la Isla y, por supuesto, supera ampliamente la media estatal y de la *Unión Europea*. Ni que decir tiene, las derivaciones que este fenómeno provoca en cuanto al consumo de territorio: la mentada movilidad viaria y también la búsqueda de nuevos espacios destinados al aparcamiento, con particular énfasis en el Parque Nacional de Timanfaya, donde la remodelación de los accesos y el aparcamiento principal —entre otras actuaciones—, han suscitado una honda fractura política y social en la Isla.

9. CONCLUSIONES

La isla de Lanzarote ha experimentado un crecimiento espectacular desde los años

setenta al amparo del desarrollo turístico. Este proceso, basado en la economía del ocio, se plasmó en la planificación de hasta 290.000 camas a construir a mediados de los años ochenta que, además, se dispersarían por todos los municipios de la Isla en más de una treintena de entidades. Este contexto es el que marca la necesidad de una planificación más racional y que se forja en el *Plan Insular de Ordenación Territorial* de 1991 y su posterior revisión de 2000, más conocido como la *moratoria*.

Con la nueva coyuntura, los techos de crecimiento descienden hasta cifras que rondan las 80-90.000 camas siguiendo una periodicidad. Como quiera que fuere, la revisión de 2000 —y con la perspectiva de cuatro-cinco años vista—, ha inducido a la salida al mercado de más del 50% de las plazas ya construidas hasta ese entonces, debido al ejercicio del derecho sobre las licencias de construcción ya concedidas con anterioridad. Por tanto parece una contradicción que un instrumento que surge para contener el desarrollo de más camas, acabe estimulando todo lo contrario, aunque también está la fórmula de las

³⁴ No existen aforos de tráfico con posterioridad al año 2000.

compensaciones a los propietarios afectados por la prohibición de construir en determinados parajes especialmente sensibles y que habían contado con licencia. Este proceso, lejos de invalidar las actuaciones reguladoras, las reafirma, ya que de no ser por ellas, aún estaríamos asistiendo a la demanda de nuevo suelo turístico con sus consiguientes licencias de construcción, que ejercerían así su derecho en los periodos cíclicos en que asciende el turismo.

En este estado de cosas, los indicadores de sostenibilidad (evolución demográfica, de plazas turísticas, de consumo eléctrico, de agua, de generación de residuos, de movilidad viaria, etc.), han tenido a bien presentar un panorama difícilmente soportable por el territorio, con crecimientos dentro del plazo de solo tres lustros que, en el caso del consumo de energía y de agua, representan una tasa que cuadruplica los consumos existentes a mediados de los años ochenta. Evidentemente, ello es imputable al crecimiento de la oferta turística, pero sobre todo también al denominado *efecto llamada* que el turismo tiene sobre la población inmigrada de otras islas, la península y el extranjero.

La creciente y casi logarítmica presión demográfica —turista y no turista—, con todas sus connotaciones de incremento de nivel de vida y el efecto concatenado que ello tiene sobre el consumo de territorio, de energía y agua por habitante, generación de residuos, etc., compromete seriamente la calidad ambiental de la Isla, que es uno de los principales baluartes que, tradicionalmente, ha defendido Lanzarote para vender su producto turístico. En este

sentido, la declaración de la Isla como *Reserva Mundial de la Biosfera* en 1993, ha sido utilizado como estandarte de los paisajes más conservados del planeta y, por ende, como producto de *marketing* entre los *tour operadores*. La pérdida de este título para la Isla en las revisiones periódicas que se realizan, sentaría las bases de la constatación internacional de la pérdida de una condición ambiental privilegiada, con mayor trascendencia que la concesión del título en sí en 1993. Ni que decir tiene que los indicadores nos están apuntando a la pérdida del título, ya en entredicho en la revisión de hace escasos años.

En suma, las consecuencias derivadas del modelo desarrollista a través de estos indicadores, ha jugado un papel muy importante, pues de ellos emana, de una u otra manera, la aparición en momentos claves, de los planes de ordenación territoriales, reguladores por tanto de la incorporación de nuevo suelo para el turismo de manera incontrolada. No obstante, se constata que las fuertes tensiones existentes en la Isla, derivadas de intereses altamente contrapuestos desde todos los ámbitos, no consiguen llegar al consenso necesario en aras de un equilibrio sostenible, mientras las sucesivas revisiones de la planificación conducen a una indefinición con consecuencias dramáticas sobre la creciente ocupación de suelo, ahora bajo la excusa del crecimiento más cualitativo de la oferta bajo la premisa de una mayor ocupación territorial por plaza de alojamiento, además de menos ecológica debido al mentado mayor consumo de recursos estratégicos por turista (agua, energía, etc.).

BIBLIOGRAFÍA

- AYUNTAMIENTO DE CALVIÀ (2000): *Calvià Agenda Local 21. La sostenibilidad de un municipio turístico*, Ed. Ayuntamiento de Calvià, Calvià.
- BUTLER, R. (1980): «The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources», en *The Canadian Geographer*, 14, 1.
- CABILDO DE LANZAROTE (1973): *Plan insular de ordenación territorial*, Arrecife.
- (1991): *Plan insular de ordenación territorial*, Arrecife.
- (1998): *Lanzarote en la Biosfera. Una estrategia hacia el desarrollo sostenible de la Isla*, Ed. Consejo de la Reserva de la Biosfera, Arrecife.
- (2000): *Revisión del Plan insular de Ordenación Territorial*. Arrecife.
- (2002): *Documento de Aprobación Inicial de la Revisión del Plan Insular de Ordenación Territorial*. Arrecife.
- (2003): *Encuesta de temas insulares*, Arrecife.
- (varios años): *Estadísticas de Lanzarote*, Ed. Centro de datos, Arrecife.

- CIES (1971): *Lanzarote*, ed. Caja Insular de Ahorros de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- DÍAZ FERIA, L. *et al.* (2001): *Lanzarote 2001. Análisis de la evolución reciente de la edificación y el turismo*, ed. Cabildo Insular de Lanzarote, Arrecife.
- DÍAZ PALLARÉS, G. & MARSÁ, J. (2001): «Crecimiento turístico y contestación social», en *Cuadernos del Sureste*, 9, Arrecife.
- ESTEVAN, A. (1998): *Informe. Las carreteras de Lanzarote*, Fundación César Manrique, Teguiise (inédito).
- & DEL VAL, A. (2000): «Los sectores ambientales clave», en *Cuadernos del Sureste*, 5-6, Arrecife.
- FERNÁNDEZ FUSTER, L. (1991): *Historia general del turismo de masas*, Ed. Alianza Universidad, Madrid.
- FRANCHINI, T. & DAL CIN, A. (2000): «Indicadores urbanos y sostenibilidad. Hacia la definición de un umbral de consumo sostenible de suelo», en *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 123, Madrid.
- GAVIRIA, M. *et al.* (1974): *España a go-gó. Turismo charter y neocolonialismo del espacio*, ed. Turner, Madrid.
- 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.
- (1987b): *Plan Regional de Carreteras de Canarias, Programa de actuación: Lanzarote*, Consejería de Obras Públicas, diciembre de 1987.
- (1997): *Libro Blanco del turismo de Canarias*, ed. Consejería de Turismo y Transportes, Las Palmas de Gran Canaria.
- (2002): *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias*, ed. Consejería de Presidencia, Las Palmas de Gran Canaria, II Tomos.
- GONZÁLEZ MORALES, A. & J. A. HERNÁNDEZ LUIS, (2005): *El desarrollo del turismo en Lanzarote*, ed. Idea, 2 tomos, Santa Cruz de Tenerife.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. A. (2000): «Infraestructuras y medios de transporte terrestres en Arrecife» en *Seminario sobre Arrecife*, ed. Ayuntamiento de Arrecife y Cabildo de Lanzarote, Arrecife.
- (2005): «Tendencias de la movilidad terrestre en Lanzarote», en *XII Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, Arrecife (en prensa).
- & PARREÑO CASTELLANO, J. (2001): *Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria*, ed. Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, Maspalomas, II tomos.
- HUGHES, G. (2002): «Environmental indicators», en *Annals of Tourism Research*, 29, 2.
- INE (1972-1999): *Censos agrarios*, Madrid.
- ISTAC (1999): *Encuesta de población de Canarias, 1996*, Las Palmas de Gran Canaria.
- (2003): *Censo de población de Canarias, 2001*, Las Palmas de Gran Canaria.
- (2004): *Encuesta sobre el gasto turístico. Canarias. 2003*, Las Palmas de Gran Canaria.
- LA CAIXA (2004a): *Anuario económico de España*, Barcelona.
- (2004b): *Anuario social de España*, Barcelona.
- MARSÁ, J. (1999): «20 mandamientos para un crecimiento insostenible. El paraíso lanzaroteño», en *Cuadernos del Sureste*, núm. 3, Arrecife.
- (2000): «El nuevo aeropuerto: ¿sueño o pesadilla?», en *Cuadernos del Sureste*, núm. 7, Arrecife.
- MARTÍN HORMIGA, A. F. & M. A. PERDOMO (1995): *José Ramírez y César Manrique. El Cabildo y Lanzarote. Una isla como tema*, ed. Servicio de Publicaciones del Cabildo Insular de Lanzarote, Arrecife.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2001): *Plan Director del aeropuerto de Lanzarote*, Madrid.
- PEARCE, D. (1997): «Tourism and the autonomous communities in Spain», en *Annals of Tourism Research*, 24, 1.
- PIGRAM, J. (1980): «Environmental implications of tourism development», en *Annals of Tourism Research*, 7, 4.
- SOBRAL GARCÍA, S. *et al.* (2005): «El cambio en el modelo territorial de la isla de Lanzarote 1970-2004», en *XII Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, Arrecife (en prensa).
- WTO (1993): *Desarrollo turístico sostenible. Guía para planificadores locales*, ed. World Tourism Organization, Madrid.
- WTO (1999): *Changes in leisure time: the impact of tourism*, ed. World Tourism Organization, Madrid.