

TERRITORIO Y SOSTENIBILIDAD EN LANZAROTE:
LA ARTICULACIÓN ENTRE EL CRECIMIENTO
ECONÓMICO Y EL DESARROLLO AMBIENTAL

ALEJANDRO GONZÁLEZ MORALES
JOSÉ ÁNGEL HERNÁNDEZ LUIS
SILVIA SOBRAL GARCÍA

0. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo propone un estudio sobre los cambios territoriales que se han producido en la isla de Lanzarote en los últimos cincuenta años de su historia reciente en que se ha pasado de una organización económico-espacial basada en las actividades del sector primario: agricultura, pesca y ganadería, a otra donde estos sectores económicos tradicionales han entrado en crisis a favor del turismo y los servicios. Todo ello ha propiciado unas notables transformaciones espaciales que han venido acompañadas tanto de elementos positivos para el desarrollo económico insular como de aspectos negativos que han incidido de forma directa en la sostenibilidad del sistema territorial.

El análisis se estructura de la siguiente manera. En primer lugar se abordan las comparaciones entre el modelo territorial tradicional y el actual en lo que se refiere a las actividades económicas, la población y el poblamiento, y las infraestructuras básicas, para poder establecer la evolución de los parámetros fundamentales del desarrollo de la isla. A continuación se realiza un diagnóstico de la situación en la isla a través del análisis DAFO para poder analizar con detalle todos los elementos positivos y negativos que confluyen en el sistema. Y por último y a modo de conclusión del trabajo aportamos unas recomendaciones estratégicas.

Para ello se han utilizado una gran cantidad de fuentes de información que van desde documentos antiguos y bibliografía específica para establecer la situación anterior a los años sesenta. Y trabajos profesionales, como los diferentes PIOTs y planes territoriales de la isla, estadísticas del Centro de datos del Cabildo de Lanzarote y del ISTAC del Gobierno Autónomo de Canarias, así como un exhaustivo trabajo de campo para analizar la situación más reciente.

1. LOS CAMBIOS TERRITORIALES DE LOS ÚLTIMOS 50 AÑOS

La isla de Lanzarote es el producto de las distintas formas de producción que el hombre ha ido elaborando para obtener la riqueza y los medios con los que poder subsistir. En este sentido, se ha producido una evidente articulación entre el propio hombre y la naturaleza, en lo concerniente al aprovechamiento de un espacio con condiciones difíciles y escasos recursos disponibles, aunque en ocasiones, las modificaciones espaciales también han causado impactos no deseados. Esto último ha ocurrido sobre todo en épocas recientes, cuando se introducen las actividades de los servicios y el turismo en las zonas costeras. En otras palabras, el modelo tradicional basado en los sectores básicos y con una ocupación respetuosa con el medio era más sostenible que el actual caracterizado por un mayor y rápido consumo del recurso suelo.



En el modelo tradicional, las actividades estaban orientadas a la práctica agrícola, en su mayor parte de autoabastecimiento, poco capitalizada o con pequeñas formas de producción mercantil, y destinada al sostenimiento de la población, aunque éste no siempre estaba garantizado, sobre todo en épocas de elevada aridez. Entre los cultivos destacaban los cereales que en determinados períodos, coincidiendo con años de abundantes precipitaciones, se exportaban los excedentes (de ahí el sobrenombre de granero de Canarias, junto con Fuerteventura). La vid, utilizada para la fabricación de un vino de origen, y las cebollas, tomates y algunos frutales destinados al mercado interior, y en determinados momentos para la exportación a la Península. La práctica agrícola se

combinaba con la pesca y el marisqueo, localizada en todo el litoral y que servía para cubrir parte de la subsistencia.

Aparte de las actividades primarias destacaban una serie de producciones basadas en el aprovechamiento de los recursos disponibles tales como la obtención de sal por medio de la explotación de salinas concentradas en algunos puntos costeros, la fabricación de cal para la construcción, y la industria de pescado, sobre todo en Arrecife, donde se instalan algunas manufacturas, primero del salazón y posteriormente conserveras. Todo ello se completaba con un sector terciario no demasiado desarrollado, centrado en los servicios básicos de administración y comercio, localizado en las capitales municipales.

En relación a la población, la organización tradicional se caracterizaba por un escaso crecimiento demográfico, pues al no garantizarse una actividad de la economía que perdurara en el tiempo, buena parte de la población optaba por la emigración. Su distribución respondía a un esquema de tipo rural siendo los pequeños asentamientos del interior, relacionados con las zonas de cultivo, los que concentraban la mayor parte de sus habitantes.

Desde los primeros momentos de la conquista, el hombre se dedicó a domesticar el medio mediante la construcción de infraestructuras hídricas que permitieran aprovechar las aguas de escorrentía y así suplir las duras condiciones derivadas de la escasez de lluvias, destacando la construcción de maretas y aljibes, a lo que más adelante se le irán sumando técnicas agrícolas tendentes a aprovechar los escasos recursos hídricos, tales como gavias, nateros, cadenas, beberos, etc. Se trataba de artilugios que se construían a base de elementos naturales muy relacionados con el propio territorio para hacer frente a la falta de recursos hídricos y optimizar la poca agua disponible.

El sistema territorial se sustentaba en unas comunicaciones muy deficientes y escasas, conformada por caminos rurales y carreteras rudimentarias que servían para el traslado de personas y mercancías entre los diferentes núcleos de la isla, uniéndose a ello transportes lentos e incómodos, que no contribuían a dinamizar la vida en el agro y en los núcleos de población.

Este modelo, eminentemente rural, caracterizado por una forma de ocupación funcionalista, con pocos cambios a través del tiempo y estrategias de explotación de carácter extensivo, integradas de forma respec-

tuosa con el medio natural, propició la construcción de un paisaje antrópico de alto valor natural y cultural derivado del origen volcánico de la Isla y de la lucha del hombre por aprovechar de una forma inteligente y a la vez cuidadosa las deficiencias del espacio insular.



La organización actual, con una utilización del espacio que responde a criterios de productividad y un consumo mayor y diferente de espacio, se caracteriza por cambios territoriales y demográficos muy notables con respecto a la situación de partida.

En lo que respecta a las actividades económicas se observa una disminución de los cultivos tradicionales, no sólo por la falta de competitividad y baja productividad de estos cultivos, sino por el trasvase de población activa desde la agricultura hacia el turismo, con mejores condiciones laborales para la población activa.

La práctica pesquera sufre también una importante crisis con la disminución de las capturas, a mediados de los años setenta, tras la descolonización del Sáhara, con el consiguiente cierre de la mayor parte de las industrias de pescado. Situación similar se observa en las producciones tradicionales de sal y cal que experimentan un notable retroceso, quedando solamente algunas de manera testimonial.

Frente al descenso relativo de estos dos sectores, es el terciario quien asume gran parte de la actividad económica y de la mano de obra, siendo el turismo y todas las actividades que de forma directa o indirecta participan del mismo, los que experimentan un mayor crecimiento, de tal manera que la población activa adscrita al terciario es superior al 80% del total, según datos del ISTAC del 2004.

Los cambios económicos y territoriales que ha traído consigo el desarrollo del turismo han potenciado importantes modificaciones en el crecimiento de la población, que en los últimos 36 años se ha triplicado, pasando de 41.912 habitantes en 1970 a 135.194 en el año 2006. Ello se ha debido fundamentalmente a la llegada de inmigrantes, atraídos por las nuevas condiciones de trabajo derivadas del turismo, que contribuyen al aumento de la natalidad, y a que la isla se convierta por primera vez en receptora de población procedente del exterior.

Con relación a la distribución del poblamiento también se asiste a notables transformaciones en su desarrollo espacial debido a la preferencia por la localización de los nuevos asentamientos en la franja costera oriental y meridional, por la influencia del turismo, lo que ha dado lugar a la aparición de grandes urbanizaciones y nuevos núcleos residenciales en el frente litoral, contribuyendo a un cierto desequilibrio demográfico y espacial en relación con el interior, que tiende al estancamiento.

Las tradicionales infraestructuras hídricas basadas en el aprovechamiento de los recursos por métodos convencionales, se han ido abandonando a favor de sistemas de obtención de agua más industrializados, como las desalinizadoras de agua de mar y las depuradoras de aguas residuales para hacer frente a las nuevas necesidades derivadas del crecimiento poblacional y desarrollo turístico.

Asimismo el cambio de ocupación espacial desde el interior a la zona de costa, ha producido unos notables cambios en la infraestructura viaria, no sólo por la localización de las carreteras, sino también el número, ancho y calidad de las mismas, mejorando sustancialmente en relación al esquema anterior. Ello se traduce en considerables diferencias en lo relativo a las condiciones de accesibilidad y, por ende, de mayores oportunidades de desarrollo, entre la franja litoral, que concentra las mayores inversiones en materia de infraestructura, y el interior agrícola que se ha mantenido más estable.

La adopción de este nuevo modelo territorial basado en el turismo ha traído consigo el impulso lógico de otras infraestructuras de transporte necesarias para dar cabida a las necesidades de los nuevos visitantes, comenzando con la apertura al tráfico internacional del aeropuerto en 1970, seguido del consiguiente desarrollo espacial de las instalaciones

aeroportuarias, que se han ido incrementando progresivamente. Y la aparición de nuevos puertos deportivos como complemento a la oferta de sol y playa.

En definitiva, de todo esto se desprende un cambio muy notable en el modelo de uso del territorio en Lanzarote, que ha pasado de una ocupación fundamentalmente agraria, con estructuras tradicionales que se integran de forma cuidadosa con el espacio natural, a otra caracterizada por la aparición de nuevos medios de producción, que se desarrollan de forma muy rápida y que suponen una mayor ocupación de suelo, con la consiguiente pérdida de recursos no renovables.

2. DIAGNÓSTICO DEL MODELO TERRITORIAL ACTUAL DE LA ISLA DE LANZAROTE A TRAVÉS DEL ANÁLISIS DAFO

Estudiados alguno de los elementos que intervienen en el sistema territorial de la isla de Lanzarote, a continuación vamos a detectar, como segunda parte de este trabajo, cuales son los problemas y conflictos que afectan a este modelo aplicando para ello el análisis DAFO (Debilidades-Amenazas-Fortalezas-Oportunidades), herramienta que sirve para mostrar los puntos fuertes y débiles del sistema en relación con los elementos coyunturales externos, y facilitar en consecuencia la identificación de estrategias a seguir.

Lógicamente, hay que aclarar que se trata de un análisis DAFO parcial, ya que no contempla todos los elementos del sistema, sino aquellos que han sido analizados a priori, y que tienen una relación directa con el territorio, examinándose, además, bajo una óptica no economicista, sino sostenible, de acuerdo a su valoración como territorio *Reserva de La Biosfera*. En este sentido hay que recordar que la isla de Lanzarote fue declarada *Reserva de la Biosfera* en el año 1993, comprometiéndose a conjugar la conservación de un patrimonio natural de enorme valor y singularidad, con un desarrollo económico sostenible.

Por tanto los fenómenos que vamos a considerar son los mismos que hemos arbitrado para el modelo territorial, en concreto: sectores económicos, demografía y poblamiento, infraestructuras y paisaje, analizando de forma pormenorizada como afecta cada uno de estos grandes epígra-

fes a los elementos estudiados, incluyendo las medidas a adoptar para mejorar, en lo posible, los desajustes territoriales.

2.1. DEBILIDADES

Enumeran los elementos débiles del sistema territorial, básicamente de carácter interno, que resultan deficientes para su correcto funcionamiento y que es fundamental que se corrijan para lograr un mayor equilibrio.

- El retroceso de las actividades económicas tradicionales constituye a nuestro juicio una debilidad notable del sistema, pues la economía ha ido especializándose cada vez más en las actividades del sector servicios, en particular el turismo, mientras que la agricultura, la ganadería, la pesca, las industrias de la cal y la sal, juegan un papel cada vez menor o incluso están en franco proceso de desaparición. En este sentido, la disminución de la superficie cultivada ha afectado a un 67% de las tierras anteriormente explotadas, siendo los cultivos de menor productividad los que más se han abandonado frente a una oferta terciaria mejor remunerada. La pérdida de superficie agrícola cultivada supone la reducción de las cuotas de autoabastecimiento y una mayor dependencia de las producciones foráneas, propiciando además la merma de un paisaje cultural de gran valor y la erosión, irreversible en muchos casos, de los suelos insulares.
- La escasa importancia de la industria constituye otro factor negativo de la Isla, pues aparte de su exigua representación, la producción no tiene viabilidad en la economía actual insular, ya que la cal fue sustituida por el cemento, mientras que la sal lo ha sido por la conservación de los alimentos en frío. Además de esto, las actuales industrias tienen una condición más artesanal que propiamente industrial o son muy dependientes del sector terciario, al tratarse, en su mayor parte, de actividades relacionadas con el almacenaje.
- La gran escasez de fuentes de energía, supone otro punto frágil del territorio, pues se depende mayoritariamente del petróleo, mien-

tras que las energías alternativas como la solar, la eólica, y la geotérmica, apenas tienen incidencia en la Isla. En efecto estas energías alternativas suponen unos pequeños porcentajes del consumo total, ya que sólo existe un Parque Eólico de baja potencia en Los Valles, y algunas pocas casas tienen instalados paneles solares, sobre todo en las inmediaciones de La Geria y el Parque Nacional de Timanfaya. Todo ello ha propiciado una gran dependencia externa de los combustibles fósiles, con unos costes de producción cada vez más elevados, debido al encarecimiento de los mismos en los últimos años.

- La actividad turística, que comienza a principio de los años setenta con los primeros enclaves y actuaciones turísticas de calidad localizados en la franja costera oriental, y continúa en la década siguiente con un turismo de masas caracterizado por la expansión del espacio construido hacia el sur, constituye otro de los puntos débiles del sistema, ya que se trata de un turismo dedicado en exclusividad a la modalidad de sol y playa, mientras que otros turismos alternativos o complementarios, apenas han tenido importancia en el espacio insular. Ello ha supuesto, por una parte la colonización expansiva e intensiva del territorio, y por otra, que en los principales núcleos turísticos de la Isla (Costa Teguise, Puerto del Carmen y Playa Blanca), se haya instalado una oferta, sobre todo de planta alojativa extrahotelera de baja calidad, de la que una gran parte ya está obsoleta y necesita de urgentes medidas de restauración y renovación. Además de ello, la *estandarización de la oferta* que en muchos casos no difiere en nada, o muy poco, de las que ofrecen otros destinos turísticos, ha producido entre otras cosas, la llegada masiva de turistas con un poder adquisitivo cada vez más bajo, suponiendo ello un alejamiento real de la idea de optar por un turismo de calidad, con la marca Lanzarote como sello diferenciador.
- Por lo que respecta a la población, las debilidades se manifiestan en el incremento cada vez más notable y rápido del número de habitantes debido fundamentalmente a la imparable inmigración que ha afectado a la Isla en los últimos años. A este respecto recordar

que el crecimiento de la población entre 1970 y 2006 ha sido de un 322,5%, y que en estos últimos 10 años han llegado a Lanzarote casi 40.000 nuevos residentes, lo que ha provocado un incremento del porcentaje de inmigrantes sobre la población “natural” de la Isla. Sin embargo, esta llegada de población externa no ha propiciado un equilibrio entre los distintos sectores de actividad, sino que muy al contrario ha producido una gran inflación e hipertrofia del sector terciario, pues muchos de estos empleos son en precario o marginales. Asimismo y en relación al desarrollo del sector servicios, si bien es cierto que ha producido un aumento de las tasas de empleo y una disminución del paro, ello no se ha traducido en una mayor cualificación de la población autóctona para desempeñar determinado tipo de trabajos más especializados (en el año 2001, el 64,45% de la población ocupada en la Isla no tenía el bachiller terminado).

- Paralelo a este crecimiento demográfico considerable, se ha ido produciendo una desarticulación de los núcleos rurales, debido a los desplazamientos desde estas zonas agrarias interiores a los sectores turísticos de costa, provocando todo ello el estancamiento de estos núcleos, en muchos de los cuales sólo queda población envejecida y extranjera de segunda residencia, con el consiguiente abandono de edificaciones tradicionales. Frente a esto, se produce un peligroso proceso de ocupación densa y extensiva de la costa insular, lo que provoca una basculación hacia la mitad sur-oriental de la Isla, con la consiguiente carga para esta franja costera, que no sólo soporta la presencia de la capital y los nuevos crecimientos urbanos, sino que acoge asimismo la actividad turística y todas las infraestructuras complementarias (carreteras, aeropuerto, puertos deportivos, etc).
- Por su parte, los recursos hidráulicos, como infraestructura de gran interés estratégico en la Isla, también presentan debilidades obvias. En tal sentido se puede apuntar una abrumadora utilización hoy día de los recursos hídricos no convencionales, lo que provoca la dependencia energética del exterior, ya que la obtención de esta agua se produce con combustible fósil. A ello se une el cada vez mayor y la-

mentable abandono de las infraestructuras hidráulicas tradicionales (maretas, aljibes, nateros, gavías, etc.) que no sólo suponen formas de aprovechamiento naturales, sino instalaciones hidráulicas de valor patrimonial que se están perdiendo. Asimismo se detecta, al menos hasta el momento, un escaso uso de las aguas depuradas, siendo éstas muy útiles para el riego de jardines, determinados cultivos y algunas infraestructuras deportivas.

- En cuanto al sector de los transportes y las comunicaciones, señalar un desarrollo de carreteras excesivo que se justifica por la adopción de un modelo turístico de sol y playa que demanda este tipo de infraestructuras, y que provocan un alto consumo de territorio e impactos visuales de consideración, ya que la irrupción de las carreteras se difumina por toda la Isla y sus efectos sobre la ocupación son incuestionables, pues no sólo afectan a la red viaria en sí, sino también a las zonas habilitadas para el aparcamiento. A este respecto, cabe afirmar que algunas de ellas se duplican innecesariamente como es el caso de la de Yaiza-Playa Blanca. A ello se une el cada vez más acuciante incremento del parque automovilístico, que ha pasado de 42.000 en 1991 a más de 100.000 en el 2004 y que incide directamente en el consumo de combustible y en la contaminación de la Isla. Este desarrollo descomunal de vehículos en Lanzarote se da tanto en los de tipo privado como en los de alquiler, presentando una de las ratios más elevadas de vehículo por persona del mundo, similar a las zonas más desarrolladas de Estados Unidos.
- El consumo progresivo de los principales parámetros ambientales: agua, electricidad, energía, ha seguido incrementándose al mismo ritmo que lo ha hecho la población y su nivel de vida, lo cual supone otro de los puntos débiles del sistema al impedir un desarrollo más sostenible. Así, según datos del Cabildo de Lanzarote, la energía eléctrica duplica su consumo desde mediados de los años noventa hasta el 2004, en que pasa de 394.000 a algo más de 763.000 Mw en estos años, a pesar de la incipiente implantación de las energías alternativas en la isla (solar, eólica, etc.). El consu-

mo de agua también se dobla en estos años, de 7 a 14 millones de m³, siendo además precisamente este uno de los parámetros más vulnerables de Lanzarote debido a la carencia ancestral del líquido elemento. No menos inquietante es la evolución del consumo de hidrocarburos cuyas cifras también se multiplican, pasando de 158.000 a 302.000 Tm, muy relacionado con el aumento de la movilidad y por consiguiente del consumo energético. Ello supone otro punto frágil del territorio, ya que ha propiciado una gran dependencia del exterior, con unos costes de producción cada vez más elevados, debido al encarecimiento de los mismos en los últimos años.

- En relación al paisaje, los puntos conflictivos son varios. Se detecta la aparición de vertederos incontrolados debido al aumento de la generación de residuos y a la falta de control institucional para prohibir este tipo de instalaciones y vigilar el destino de estos desechos. Asimismo se asiste a importantes procesos de desertificación y desertización provocados por el abandono de las tierras y por la pérdida de las infraestructuras hidráulicas, y que se manifiesta en las cárcavas que aparecen en el terreno. Por último, citar como otro de los puntos débiles del paisaje, la presión que se ejerce sobre los espacios naturales protegidos, una de las fortalezas de mayor valor con las que cuenta el territorio, pero que se ven afectados por determinado tipo de actuaciones impactantes, a pesar de existir una importante normativa de protección. Entre los impactos negativos destacarían el número de turistas que visita anualmente los espacios protegidos. La extracción de áridos de los conos volcánicos para su utilización en los sistemas de cultivo y como material de construcción. La existencia de diversos complejos turísticos localizados en zonas limítrofes a enclaves naturales. Y determinado tipo de prácticas deportivas incontroladas. Todas estas actuaciones de impacto contribuyen, sin duda alguna, a aumentar la fragilidad de estos lugares ya que se trata de ecosistemas muy frágiles, donde cualquier tipo de intervención poco controlada puede contribuir a romper el equilibrio del sistema.

2.2. AMENAZAS

Se consideran como tales aquellos aspectos dinámicos de carácter coyuntural mayoritariamente foráneos, que pueden interferir negativamente en el sistema, coartando sus posibilidades.

- Para la economía insular, las principales amenazas externas son de diversa índole. En primer lugar tendríamos que hablar de la fuerte dependencia del exterior, ya que prácticamente todo procede de fuera: llegada de productos, el turismo, los combustibles, etc. Es decir, que se trata de una economía dependiente y frágil que cada vez produce menos y que en el hipotético caso de fallar los aprovisionamientos entraría en crisis. Esta situación, sumada a la insularidad, se confirma, además, por el hecho de que la isla de Lanzarote presenta uno de los costes de vida más altos de España. En efecto, según la *Encuesta de precios de Canarias*, Lanzarote es una de las islas con el coste de la vida más elevado y donde la adquisición de un inmueble -ya sea en propiedad o en régimen de alquiler-, ha venido siendo francamente gravoso para la población, sin menoscabar el acceso a la compra de víveres, que es hasta un 10% más cara, en relación con Gran Canaria.
- En relación al turismo, los principales peligros proceden de la irrupción en el mercado mundial de destinos más baratos y más próximos al occidente europeo (Yugoslavia, Turquía, Egipto, Túnez,...) que pueden provocar una cierta competencia, reduciendo el número de turistas y obligando a bajar los precios para seguir siendo competitivo. Otro punto de conflicto es el notable incremento que se está produciendo en prácticas poco recomendables como el *time sharing*, *el todo incluido*,... que llevan a una adulteración del negocio turístico, tanto en los aspectos residenciales como en la oferta de complemento. El excesivo protagonismo que están adquiriendo determinados *tour operadores* constituye otro poderoso factor en contra del desarrollo deseable del sector turístico de Lanzarote, pues estas empresas multinacionales imponen sus políticas de precios a la baja ocasionando, en multitud de casos, pérdidas considerables a los empresarios del sector.

- El rápido y abultado crecimiento de la población foránea frente a la propia insular, ha propiciado un notable desequilibrio con respecto a las infraestructuras, los servicios y los equipamientos disponibles. Esta población proviene en su mayoría de Colombia y de Marruecos, tratándose de fuerza de trabajo de baja cualificación que accede a puestos de trabajo marginales o está ocupada en la economía sumergida (según datos del *ISTAC*, en el año 2001, la población activa foránea con nivel de estudios inferior al bachillerato, excluyendo a los europeos, se elevaba hasta el 66%). Estos dos aspectos facilitan que la población de fuera tienda a autoexcluirse y formar sus propios *guetos*, con escasa inserción social en la vida de Lanzarote, lo cual a su vez ha propiciado la aparición de brotes xenófobos y de racismo.
- El incremento de las residencias secundarias en las zonas rurales constituye otra de las amenazas, pues supone una sobreoferta turística que contribuye a desarticular la ya existente. En efecto, al incrementarse el número de camas hay una lógica tendencia a disminuir el precio de las mismas, con lo cual la rentabilidad del negocio turístico se resiente. Además de esto, la creciente penetración del turismo hacia el interior, en su mayoría de manera no reglada, supone un nuevo riesgo paisajístico ya que las nuevas construcciones se alejan de los cánones arquitectónicos tradicionales, construyendo de manera estandarizada, lo que contribuye a una descontextualización del paisaje construido.
- El desarrollo del turismo y la consiguiente llegada masiva de visitantes, con cifras que se aproximan a los dos millones, suponen otra de las amenazas para el sistema, pues si bien es cierto que esta actividad modificó totalmente el panorama económico de la isla, también ha propiciado una degradación ambiental elevada por los ritmos de crecimiento tan rápidos. Ello ha obligado a ampliar las infraestructuras aeroportuarias: radar de aproximación, segunda pista de operaciones, para dar cabida al incremento de aeronaves, al despliegue de infraestructuras de acceso y nuevos espacios de aparcamientos y al aumento del parque automovilístico de

alquiler. Todo lo cual incide directamente en la contaminación, emisión de gases, excesivo consumo de energía, ruidos etc., situando a la Isla en niveles de contaminación superiores a la media de la Unión Europea.

- Para el paisaje insular, los principales peligros proceden de la presión que ejerce el propio turismo y las nuevas propuestas de planeamiento para que se incorporen nuevas fórmulas al sol y playa, relacionadas con actividades de ocio, parques temáticos, aventura, deporte, naturaleza, que si bien permitirían diversificar la oferta, tienen también una lectura negativa, ya que este tipo de instalaciones ocupan gran cantidad de suelo, implican la generación de nuevas infraestructuras y equipamientos, contribuyendo a mantener un modelo territorial cada vez más intensivo y con mayor consumo de territorio, siendo éste un recurso muy escaso y estratégico en la Isla. Asimismo el número de turistas que visita anualmente estos lugares constituye uno de los fenómenos que mayor repercusión negativa tiene en los ecosistemas naturales y en la reducción del turismo de calidad, que exige ambientes cuidados y bien conservados, totalmente contradictorios con la avalancha masiva de visitantes.

2.3. FORTALEZAS

Ponen de relieve las potencias que resultan ventajosas para el territorio, sobre todo las autóctonas, que bien controladas y potenciadas pueden contribuir a reforzar y equilibrar los desajustes del sistema.

- En lo que respecta a la economía, las fortalezas son de diferente índole. Por un lado tenemos, que si bien la agricultura tradicional ha sufrido un franco retroceso, la producción vitivinícola se ha ido expandiendo en los últimos años, al tiempo que se plantan nuevas viñas, lo que puede ser un poderoso factor para la producción de vino de origen, con un mercado en crecimiento, para la conservación de los magníficos paisajes agrarios de viñedos, como para complementar las actividades del ocio con

el sector primario y secundario. En relación al sector pesquero, a pesar de la pérdida del banco sahariano y del cierre de las industrias conserveras, hoy en día comienza a desarrollarse una tenue industria de acuicultura (*Yaizatuna* por ejemplo), que puede dar empleo a cierta población, y sobre todo contribuir a diversificar el panorama económico insular.

- El turismo sigue constituyendo una potencialidad de gran peso en la Isla, a pesar de las debilidades y amenazas que lo acechan, debido al enorme atractivo que sigue teniendo Lanzarote como destino de sol y playa para la población europea en invierno y para la peninsular en época de verano, amén del paisaje insular que constituye, sin duda alguna, otro de los factores más sugestivos para el turismo. En este sentido, cuenta con unas infraestructuras complementarias de ocio muy completas y de gran calidad (Jameos del Agua, Cueva de Los Verdes, Islote de Hilario, Jardín de Cactus, Mirador del Río, Monumento al Campesino) que han permitido mejorar la oferta de sol y playa con otra de índole más paisajística y cultural. Asimismo y desde el planeamiento insular se apuesta en estos últimos años por la reducción del ritmo de crecimiento turístico y por la mayor calidad de la oferta de alojamiento, disminuyendo la densidad edificatoria, potenciando la figura hotelera frente a la extrahotelera y rehabilitando las instalaciones obsoletas, acciones que si se llevan a cabo redundarán sin duda en la mejora urbano-ambiental de la isla.
- La fuerte evolución alcista del turismo y el ritmo de crecimiento al que se ha visto sometida la Isla en los últimos tiempos se manifiesta en la evolución de las actividades empresariales, que casi llegan a duplicarse en menos de una década, pasando de algo más de 7.000 en el año 1995, a 14.000 en 2003. Ante este panorama, es incuestionable que la isla de Lanzarote se ha presentado como una auténtica locomotora económica que, de manera inevitable, se ha proyectado en la creación de riqueza, hasta el punto que la Isla se encuentra en los puestos de cabeza dentro del Archipiélago, con unos ingresos medios por persona para el

año 2001 de 487.88 euros, por encima de las dos islas capitalinas (Gran Canaria 429.63 euros y Tenerife 428.79 euros) cuando décadas atrás estaba en las antípodas de esta situación.

- En relación a la población, si bien es verdad que la llegada de una importante cantidad de efectivos demográficos ha supuesto una cierta desarticulación de la sociedad conejera, no es menos cierto, que dicha población, mayormente joven y en edad de trabajar, ha permitido un rejuvenecimiento de la población insular, y una abundante fuerza de trabajo para una economía tan dinámica como la de Lanzarote de los últimos años. Ello ha traído consigo unos niveles de paro muy bajos (2,8%) comparados con otros espacios del Archipiélago, como las islas de Tenerife (5%), La Palma (5,8%), y sobre todo Gran Canaria (6%), según cifras de 2004. Asimismo el nivel de vida y acumulación de riqueza nunca habían sido tan elevados en la Isla como en la actualidad, (otra cosa muy distinta es que dichos bienes estén equitativamente repartidos). Por último mencionar la baja conflictividad laboral, que contribuye a que la vida transcurra sin grandes sobresaltos y con elevadas garantías para aquellos que eligen como destino a la isla de Lanzarote.
- El poblamiento tradicional rural constituye otro de los recursos patrimoniales con los que cuenta la Isla, debido no solo a su respetuosa integración con el paisaje, sino porque se encuentran en buen estado, cuentan con buenos servicios y gozan de un patrimonio arquitectónico tradicional importante. Esto ha propiciado la introducción de nuevas fórmulas turísticas rurales enfocadas a recuperar parte del patrimonio edificado, ya que no se trata de un turismo de nueva planta, sino de rehabilitar las construcciones existentes, para ayudar a complementar la economía de estos pueblos del interior y frenar el proceso de abandono que están sufriendo alguno de ellos.
- Otro de los valores de la Isla en lo que a infraestructura respecta es el elevado número de construcciones hidráulicas que

existen como vestigios de un pasado reciente en donde el agua se obtenía del aprovechamiento natural, pero que en la actualidad se encuentran prácticamente en desuso. En este sentido sería conveniente recuperar parte de este patrimonio hidráulico, como complemento a los métodos convencionales, aparte de utilizarlo como legado cultural y turístico posibilitando nuevas rutas que incluyan la visita de estas antiguas instalaciones.

- Las comunicaciones en Lanzarote suponen otra de sus potencialidades, pues a pesar de ser un elemento muy impactante para el territorio, constituyen un mecanismo básico del desarrollo, ya que la capacidad de acceso a un territorio es la columna vertebral del progreso económico, sobre todo en una isla donde la movilidad de los turistas es muy alta debido al interés que suscita recorrerla como complemento del viaje. Además, debido a la topografía poco accidentada se ha podido desarrollar toda una red viaria que facilita la comunicación, además de caracterizarse por su bajo coste y facilidad de construcción, con respecto a otros lugares del Archipiélago con una red viaria más compleja debido a su topografía.
- Por último, y en lo relativo al paisaje, es incuestionable que una de las mayores bazas con las que juega Lanzarote es contar con un paisaje natural y cultural de excepcional belleza, ofrecido como oferta turística diferente, pues no hay que olvidar que desde los inicios del turismo es precisamente la singularidad de sus paisajes lo que se ofrece como reclamo diferencial con respecto al resto del Archipiélago. En este sentido, el patrimonio natural se ha convertido en un bien a salvaguardar, siendo objeto de diferentes actuaciones encaminadas a reglamentar su protección y conservación. En la actualidad la isla cuenta con un 42% de su superficie protegida, y una legislación que vela por su conservación y mantenimiento, y que, de aplicarse convenientemente, puede contribuir a su permanencia y disfrute racional.

2.4. OPORTUNIDADES

Son los aspectos coyunturales de los que puede beneficiarse el sistema, en su mayor parte de origen exterior. En este sentido, Lanzarote cuenta con toda una serie de posibilidades que de explotarse de forma adecuada podrían mejorar la calidad del sistema territorial y propiciar un desarrollo más sostenible que el actual.

- Para hacer frente a la pérdida de la agricultura tradicional, se necesitaría un proceso de capitalización para incrementar el tamaño de las parcelas, muchas de ellas con una superficie muy reducida, y conseguir que los cultivos alcanzaran márgenes de rentabilidad suficientes. Ello permitiría que algunas de las tierras abandonadas pudieran ser rescatadas para la producción interior, y en consecuencia disminuir la dependencia con el exterior e introducir algunos cultivos de exportación de alto valor añadido, como los ecológicos, con un mercado cada vez más importante.
- Como oportunidad energética, la Isla tiene un gran potencial en el viento y el sol, ya que cuenta con corrientes muy persistentes e intensas, buena parte del año, y con un elevado número de horas de sol anuales, siendo por tanto las energías alternativas solar y eólica un posible potencial, que sabiendo aprovecharlo de forma conveniente podría reducir de forma considerable la dependencia externa del petróleo. De igual manera, cuenta con un mar poco contaminado lo cual podría ser aprovechado no sólo para la pesca y la acuicultura, sino también para la explotación de los turismos relacionados con el mar (vela, *windsurfing*, submarinismo, etc.).
- Dadas sus condiciones climáticas, Lanzarote sigue teniendo como una de sus mayores bazas el turismo sin estacionalidad, es decir la posibilidad de que las entradas se repitan prácticamente sin interrupción durante todo el año. Ahora bien, la demanda de nuevas modalidades turísticas y las buenas condiciones con las que cuenta la Isla para desarrollar la mayor parte de ellos podrían contribuir a diversificar el monocultivo turístico de sol y playa introduciendo

otras opciones tan interesantes como el turismo de mar, el de congresos, el rural, el de salud y sobre todo el de cruceros que apenas consume territorio.

- Una de las cuestiones más conflictivas es el desarrollo demográfico, para lo cual se tendría que adoptar ciertas medidas, como la atenuación de las diferencias sociales y controlar el ritmo de las llegadas de población, tanto trabajadora como turistas. En efecto, la Isla no puede seguir creciendo a los ritmos que lo ha venido haciendo en estos últimos años, pues no hay recursos suficientes para dinamizar la economía de esta forma tan rápida. Por ello, se impone una planificación económica y, paralela a ella un control de las entradas. En otras palabras, que no debe venir más gente de la que es capaz de soportar el sistema social y económico de la Isla. Este mencionado control permitiría atenuar las diferencias sociales y mejorar las condiciones de integración de la población externa, por un lado, mientras que por otro, impediría el alto consumo de territorio.
- En materia de urbanismo, una de las encrucijadas a las que debe enfrentarse la Isla para no seguir deteriorando el paisaje urbano es acatar las decisiones del planeamiento en materia de control de los usos de suelo, disminución de la superficie turística, rehabilitación del patrimonio degradado y mejora en la calidad constructiva de las instalaciones, ya que sólo así se conseguirá frenar un proceso que se ha ido degradando y mejorar la imagen urbana de Lanzarote.
- Para las infraestructuras hidráulicas, una de las apuestas más decididas son las energías renovables y la búsqueda de nuevos procesos de ahorro en la producción de agua, que abriría un panorama más alentador con respecto al futuro, pues no sólo se reduciría la dependencia exterior, sino también se rebajarían los niveles de contaminación. En este sentido se están dando pasos tecnológicos para reducir los costes de la desalación de agua, proceso que debe seguir evolucionando.

ESQUEMA DAFO DE LA ISLA DE LANZAROTE

	Debilidades	Amenazas	Fortalezas	Oportunidades
Economía	<ul style="list-style-type: none"> - Retroceso de actividades tradicionales - Escasa importancia de la industria - Insuficientes energías generales y alternativas - Modelo turístico poco diversificado - Estandarización de la oferta alojativa 	<ul style="list-style-type: none"> - Dependencia exterior - Destinos turísticos más próximos y baratos - Avance (time - sharing, todo incluido...) - Protagonismo de los tour - operadores 	<ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo producción de vino - Explotación de la acuicultura - Atractivo turístico - Instalaciones de calidad - Auge actividades empresariales 	<ul style="list-style-type: none"> - Invertir en la agricultura tradicional - Energías alternativas - Nuevos turismo complementarios
Demografía	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento rápido de población - Elevada terciarización población activa - Fuerza de trabajo poco cualificada 	<ul style="list-style-type: none"> - Excesiva y rápida llegada población foránea - Escasa cualificación de la población foránea - Falta inserción social población foránea 	<ul style="list-style-type: none"> - Población relativamente joven - Reducidos niveles de paro - Elevada renta per cápita - Baja conflictividad 	<ul style="list-style-type: none"> - Atenuación diferencias sociales - Planificación llegada de población
Problemas	<ul style="list-style-type: none"> - Pérdida de importancia núcleos rurales - Alta urbanización de la costa 	<ul style="list-style-type: none"> - Residencias secundarias áreas rurales - Estandarización de la arquitectura 	<ul style="list-style-type: none"> - Núcleos tradicionales de alto valor - Buenas condiciones para turismo rural 	<ul style="list-style-type: none"> - Medidas de control del planeamiento
Infraestructuras Hídricas	<ul style="list-style-type: none"> - Dependencia recursos no convencionales - Regresión infraestructuras tradicionales 		<ul style="list-style-type: none"> - Elementos hídricos tradicionales 	<ul style="list-style-type: none"> - Disminuir costos producción de agua
Comunicaciones/ Energía	<ul style="list-style-type: none"> - Elevada incidencia parque automovilístico - Fuerte despliegue de carreteras - Alto consumo energético 	<ul style="list-style-type: none"> - Incremento del número de turistas - Aumento parque automovilístico 	<ul style="list-style-type: none"> - Topografía llana - Facilidad de tránsito - Buena accesibilidad 	<ul style="list-style-type: none"> - Buena posición geoestratégica - Fácil comunicación interinsular - Fomentar transporte público
Paisajes	<ul style="list-style-type: none"> - Proliferación de vertederos incontrolados - Alta producción de residuos - Desertificación y desertización - Presión sobre los Espacios Naturales 	<ul style="list-style-type: none"> - Instalaciones turísticas / alto consumo suelo - Número visitantes en los espacios naturales 	<ul style="list-style-type: none"> - Alto valor paisajístico y agrícola - Permanencia patrimonio tradicional - Gran relevancia espacios naturales 	<ul style="list-style-type: none"> - Reserva de la Biosfera

- En materia de comunicaciones, otra de las potencialidades con las que cuenta es su cercanía con respecto a los mercados emisores de turistas, manteniendo por tanto una posición geoestratégica interesante para seguir siendo un destino preferente entre los países de la Unión Europea. De igual manera, la mejora habida entre los medios de transporte interinsulares, tanto aéreos como marítimos, con la puesta en marcha de líneas de *fast - ferrys* y aeronaves *ATR-72*, ha mejorado considerablemente la conectividad entre las islas. Frente a esto, se debe hacer un esfuerzo por combinar el transporte privado con el público, dándole a este último mayor relevancia, ya que la Isla cuenta con una infraestructura viaria adecuada para potenciar los transportes públicos, impidiendo con ello que el impacto y la contaminación por el parque automovilístico, continúe creciendo.
- Por último, señalar que la declaración de Lanzarote como *Reserva de La Biosfera* en 1993, ha significado un paso fundamental para la isla, ya que no sólo ha supuesto que figure como parte integrante de estos exclusivos enclaves de valor natural, lo que ha repercutido positivamente en su valor turístico, sino que ha posibilitado una reflexión seria sobre el futuro de este territorio y sobre los cambios necesarios para frenar el proceso de deterioro espacial acelerado que ha tenido lugar en estos últimos años. En este sentido, Lanzarote debe luchar por mantener esta denominación, cumpliendo los requisitos exigidos, entre los cuales se encuentra, que tanto la población como la administración, contribuyan a mejorar los parámetros ambientales de cara a saber combinar sus intereses económicos con las demandas de calidad emanada del compromiso adquirido como *Reserva de la Biosfera*.

3. RECOMENDACIONES A MODO DE CONCLUSIONES

Es objeto de este último apartado acercarnos a las medidas que se deben seguir para intentar mejorar la situación descrita a lo largo de este trabajo. Y ello es una tarea ardua y difícil, no solo porque muchas de

las cosas que se han planteado han sido ya analizadas por los diversos estudios realizados, sino porque establecer algún tipo de recomendación con respecto al territorio, supone una meta muy ambiciosa, y que, en este caso, tiene que ser contemplada como una reflexión más, emanada de un análisis objetivo, respetuoso y serio.

Pues bien, tras el estudio realizado, se puede deducir que la isla de Lanzarote presenta, en relación a la configuración actual de su territorio, importantes debilidades y amenazas, muchas de ellas de carácter coyuntural, que dificultan el desarrollo sostenible del sistema. Sin embargo, no menos cierto es que, a la vez, se trata de un espacio que cuenta con muchas fortalezas y oportunidades, de carácter interno, que constituyen un contrapeso fuerte y pueden constituirse en una fuerza todavía mayor si se realizan las estrategias oportunas para intensificarlas, y equilibrar la balanza en el mejor de los sentidos. Las medidas que apuntamos para avanzar a este respecto son varias, si bien pueden existir solapamientos entre ellas.

3.1. MEDIDAS DE TIPO ECONÓMICO

1.- Atenuación de la dependencia exterior a través de la diversificación económica. Un sistema económico equilibrado es aquel que alcanza un alto grado de autoconsumo, aunque esto es una auténtica falacia en la sociedad actual donde los intercambios facilitados por la mejora de los medios de transporte, permiten una increíble movilidad de las mercancías y personas, aunque a costa de emplear cantidades ingentes de energía en ello. Lanzarote, más que una excepción, es un caso en el que este fenómeno se recrudece aún más. Es conveniente pues, una mayor penetración de las actividades primarias y secundarias en aras de un sistema más equilibrado que evite las masivas importaciones -con todos sus efectos colaterales-, así como las consecuencias positivas que ello tendría sobre los precios de los productos finales.

2.- Recuperación del patrimonio agrícola-industrial de la Isla en aras de ofrecer unos mejores recursos culturales para el turismo. El patrimo-

nio agrícola e industrial de la Isla podría constituir una fuente importante y complementaria de riqueza para la población que, con su trabajo, continúa en las labores tradicionales del campo o industria de la sal, etc. Decimos esto, porque a través de la articulación de ciertos mecanismos compensatorios, los paisajes que estos efectivos están conservando -y que son susceptibles de admiración, como por ejemplo la comarca de La Geria-, se podrían constituir en el futuro como reliquias de un pasado que, además de obtener un rendimiento económico a cambio por los productos que se obtengan, también se verían favorecidos por la valoración de este paisaje por el turismo.

3.- Fomento de turismos complementarios. Si importante es la diversificación de la economía de Lanzarote, no menos lo es la implantación de nuevas tipologías de turismo al amparo de las potencialidades que ofrece la Isla. Se trataría de introducir nuevas vías al modelo turístico de sol y playa para no perder las oportunidades que se le brindan. Ello contribuiría a erradicar uno de los principales peligros de un destino turístico, esto es, la ausencia de actividades dinamizadoras en los tiempos libres de los turistas. Sirva como ejemplo, el turismo rural sin masificar, con el aliciente de un espacio agrario tradicional, sin menoscabar actividades deportivas cada vez más demandadas y escasamente impactantes en el territorio, como por ejemplo las que tienen que ver con el mar, el parapente, el senderismo, el cicloturismo, etc.

4.- Aminoración del papel de los *tour operadores*. Las nuevas tecnologías pueden ser un instrumento muy válido para que el producto Lanzarote en su integridad, pueda ser ofertado en la *web*, independientemente de intermediarios tradicionales como son los *tour operadores*. En este sentido, el diseño de estas *webs* y, especialmente su funcionalidad, son elementos atractivos para captar una mayor clientela. De cualquier manera, como los *tour operadores* también son imprescindibles, debido a la potestad que estos tienen para dirigir la oferta turística, no es conveniente plantear una confrontación contra ellos, sino en cualquier caso fomentar las alianzas entre hoteleros de la Isla, empresarios del transporte, etc., en aras de que se logre una unanimidad del producto a promocionar.

3.2. MEDIDAS ENERGÉTICAS

5.- Promocionar las nuevas energías alternativas. La Isla dispone de una serie de recursos naturales absolutamente envidiables en otras latitudes y que son susceptibles de generar energías limpias o, por lo menos, menos impactantes que las derivadas de los combustibles fósiles. En este sentido, y partiendo de la base de que el turismo es la principal actividad económica, las medidas correctoras para el ahorro de energía en este sector, así como la mayor implantación de energías alternativas -en línea con los requisitos que demandan ciertos certificados de calidad de establecimientos turísticos, como por ejemplo *Biosphere Hotels* o el *Distintivo "Q"* entre otros-, sentarían las bases para el mantenimiento del título de *Reserva de La Biosfera*, con todas sus implicaciones sobre conservación del paisaje y la consecución de un turismo de mayor calidad.

6.- Tratamiento de residuos y depuración de las aguas constituye un factor fundamental para evitar el excesivo consumo de recursos. La reutilización y reciclaje de los residuos, así como la depuración de las aguas, es un elemento clave en unas Islas carentes de casi todo tipo de recursos, más en el caso de Lanzarote, donde la falta de agua, por ejemplo, llevó a la Isla en una primera etapa a importarla en grandes buques cisternas y luego a desalarla. Es también una gran oportunidad de *marketing* turístico, en el sentido de que la promoción de este tipo de actuaciones favorece el título de *Reserva de La Biosfera*, al tiempo que evita la expansión o búsqueda de nuevos vertederos en el futuro con los problemas consecuentes, máxime cuando la densidad demográfica no hace sino aumentar.

3.3. MEDIDAS DE TIPO URBANÍSTICO

7.- Seguimiento del planeamiento. Se trataría de introducir medidas de carácter regulador orientadas a hacer cumplir todas las decisiones emanadas de los distintos instrumentos de planeamiento existentes. Es decir, asumir que en el territorio deben existir una serie de reglas de control que son en definitiva las que deciden sobre el uso del suelo

y la forma de utilizarlo, manejando estrategias defensivas frente a los partidarios del "*laissez faire*" que abogan por la eliminación de reglas, el libre juego de intereses privados y la limitación de la intervención pública.

8.- Aumento de la calidad constructiva e integración paisajística. Lanzarote se ha caracterizado por un modelo constructivo autóctono, con una revalorización de la arquitectura tradicional y una integración paisajística respetuosa, en aras de que las obras del hombre sobre el territorio pasen lo más desapercibidas posibles. No obstante, hay que reconocer que todo esto no son sino actuaciones singulares en el territorio, y que distan de una mayor implantación, especialmente en las nuevas construcciones turísticas, donde prevalece la arquitectura estandarizada que nada recuerda al turista que se encuentra en un espacio singular, y en el que los símbolos que capta son idénticos a cualquier otro espacio turístico, esto es, sin personalidad propia.

9.- Extremar las medidas de control de las construcciones del interior. La nueva fórmula de las viviendas turísticas sin reglar, aparte de suponer una competitividad con las plazas legalmente establecidas, también plantea un problema de dispersión que podría derivar a la postre en una afección importante para la conservación del paisaje insular. En este sentido, se debería reforzar el papel de estos núcleos, incidiendo en medidas de rehabilitación frente a nuevas construcciones, puesto que el paisaje de interior es bastante más frágil que el costero, ya que toda construcción o pequeña urbanización, tiende a visualizarse desde los cuatro puntos cardinales, mientras que en el caso de las costeras, este hecho se minimiza por razones obvias.

3.4. MEDIDAS DE TIPO DEMOGRÁFICO

10.- Maximizar los beneficios económicos del crecimiento demográfico. El crecimiento de la población tiene sus efectos positivos siempre que no alcance determinados límites que afecten a la capacidad de carga del territorio. Más positivos son estos efectos cuando el territorio recibe población activa joven, como es el caso, por lo que su formación es una

garantía para el mejor aprovechamiento de este dinamismo demográfico. En este sentido, el incremento de la cualificación socioprofesional y de los niveles de estudio, aprovechando la mejora de la renta, es una oportunidad por explotar, desde el punto de vista formativo, debiéndose fomentar los cursos de formación especializados.

11.- Búsqueda de la integración foránea. La integración intercultural, aparte de ser una cuestión ética de primer orden, también es una garantía de imagen de convivencia pacífica entre culturas que, a su vez, genera una imagen turística de la Isla favorable al calor de estas circunstancias, como de hecho, existe en otros enclaves del mundo y que son el soporte del turismo que acude a esos espacios.

3.5. MEDIDAS RELATIVAS AL TRANSPORTE

12.- Fomento del transporte público para frenar la movilidad privada y el parque automovilístico. La potenciación del transporte público parece uno de los mecanismos más efectivos para evitar que el parque automovilístico y la extensión de las carreteras en la Isla, siga las pautas altamente insostenibles que ha registrado en los últimos tiempos. En este sentido, el incremento del número de frecuencias dentro de una línea no es solución por sí sola, si no va acompañada de estudios de demanda horaria y de adaptación de ésta a los horarios administrativos y comerciales de cada núcleo de población. De igual manera, se ha de fomentar una política de enganches en intercambiadores estratégicamente situados en el territorio que facilite el trasvase entre líneas, así como la intermodalidad en aras de que este transporte se constituya como disuasorio y no como medio de transporte obligado de los que no disponen de vehículo privado, o de aquéllos colectivos sin cédula de conducir (ancianos y jóvenes).

13.- Regularización del acceso a los espacios naturales. Los espacios naturales de Lanzarote, han experimentado un crecimiento muy importante en cuanto al número de visitantes, lo cual contribuye a aminorar la apreciación positiva que estos parajes representan, pues en los accesos viarios se forman grandes colas de vehículos por la confluencia de gran

número de personas. Como no cabe en estos espacios tan singulares ampliar las carreteras de acceso -o también los aparcamientos-, sin riesgo de deteriorar seriamente el paisaje, la solución óptima se acercaría a grandes aparcamientos exteriores en el que se ubicarían transportes colectivos a modo de lanzadera hasta los centros de visitantes. Caben otras fórmulas también, como por ejemplo las de incentivar económicamente las visitas en aquellas franjas horarias en las que se produce una caída de éstas, al tiempo que gravarlas en las horas punta, entre otros mecanismos.

14.- Acercar las distancias. En consonancia con la alta movilidad viaria que se viene registrando en la Isla, el transporte público por sí solo no es la solución, pues también sería necesario repensar la ordenación del territorio para que la necesidad de movilidad que tiene la población se aminore, por lo que supone de consumo energético y de suelo en nuevas carreteras o ampliación de las ya existentes. Las políticas de suelo para que esta población tienda a asentarse en su municipio, o también la bastante criticable propensión a la implantación de grandes centros comerciales en la periferia de los núcleos urbanos, pone de manifiesto una dinámica territorial en la que los usos del suelo se alejan cada vez más, con notables implicaciones de índole ambiental imputables al crecimiento de las infraestructuras y medios de transporte.

4. BIBLIOGRAFÍA

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

Alejandro González Morales, José Ángel Hernández Luis, Silvia Sobral García

- CABILDO DE LANZAROTE (varios años): *Estadísticas de Lanzarote*, Ed. Centro de datos, Arrecife.
- CABILDO DE LANZAROTE: *www.cabildolanzarote.com*
- CIES (1971): *Lanzarote*, Ed. Caja Insular de Ahorros de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- DÍAZ FERIA Y OTROS (2001): “Moratoria”, *Observatorio de Lanzarote, Aplicación de Programas Propuestos. 1998-2002*, Cabildo de Lanzarote, Centro de Datos, Arrecife.
- DÍAZ PALLARÉS, G. Y MARSÁ, J. (2001): “Crecimiento turístico y contestación social”, en *Cuadernos del Sureste*, nº 9, Arrecife.
- ESTEVAN, A. (1998): *Informe. Las carreteras de Lanzarote*, Fundación César Manrique, Teguiise (inédito).
- ESTEVAN, A. Y DEL VAL, A. (2000): “Los sectores ambientales clave”, en *Cuadernos del Sureste*, nº 5-6, Arrecife.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1987b): *Plan Regional de Carreteras de Canarias, Programa de actuación: Lanzarote*, Consejería de Obras Públicas, diciembre de 1987.
- GONZÁLEZ MORALES, A. Y HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (2005): *El desarrollo del turismo en Lanzarote*. Ed. Idea, Santa Cruz de Tenerife.
- GONZÁLEZ MORALES, HERNÁNDEZ LUIS, SOBRAL GARCÍA (2005): “Valoración de los cambios territoriales de Lanzarote desde la perspectiva de su condición como reserva de la Biosfera”. *Informe anual 2005*. Consejo Económico y Social de Canarias. CES.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á (2000): “El transporte en Arrecife” en *I Seminario sobre Arrecife*, Ed. Ayuntamiento de Arrecife y Cabildo de Lanzarote, Arrecife.
- INE (1972 - 1999): *Censos agrarios*, Madrid.
- ISTAC (2003): *Censo de población de Canarias, 2001*, Las Palmas de Gran Canaria.
- MADOZ, P. (1986): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar. Canarias*, Edición facsímil, Ámbito Ed., Salamanca.
- MARSÁ, J. (1999): “20 mandamientos para un crecimiento insostenible. El paraíso lanzaroteño”, en *Cuadernos del Sureste*, nº 3, Arrecife.
- MARTÍN RUIZ, J. F. (1985): *Dinámica y estructura de la población de las Canarias Orientales*, Ed. Mancomunidad de Cabildos de la provincia de Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria.
- PERDOMO, M. A. (2002): “Calidad turística según la Estrategia” en *Cuadernos del Sureste*, nº 9, Arrecife.