

# Cuadernos de Ordenación del Territorio 6

Tercera Época

Junio 1999

**Especial Monográfico**  
**Islas Canarias**



**Edita:**

Asociación Interprofesional de  
Ordenación del Territorio FUNDICOT,  
General Arrando 38, 28010 Madrid.  
Teléf. y fax: 91 308 50 29.  
Correo electrónico: fundicot@arrakis.es

**Presidente:** Antonio Serrano

**Vicepresidente:** Pablo Fidalgo

**Tesorero:** Jose María Álvarez Perla

**Secretario:** Teresa Fernández de Liencres

**Vocales:** Marta García, Agustín Martín,

José Luis Nicolás, José Manuel

Santacruz, Miguel Ángel Troitiño

**Presidentes de Sede:** Antonio Cuartas,

Julian Mora, Fernando Almeida

**Director:** Manuel Román

**Maquetación:** Elena Cofiño

FUNDICOT es miembro asociado de la  
FIHUAT y de la ISOCARP-AIU.

Cuadernos de Ordenación del Territorio anima a todos los socios de FUNDICOT a enviar sus artículos. Estos deberán enviarse en disquete o por correo electrónico, en formato texto o word 2.0 para windows, o simpletext para los usuarios de macintosh, con una extensión máxima de seis páginas (formato UNE A4). No hay restricción al uso de gráficos e imágenes (no fotografías), siempre con formato gif. La publicación de los artículos quedará sujeta a la planificación editorial. La revista no se identifica con las opiniones vertidas. No se mantendrá correspondencia postal.

## ÍNDICE

Aproximación crítica a los conceptos de Desarrollo Sostenible y Sostenibilidad en el marco de las políticas europeas. Implicaciones para la Ordenación del Territorio Julio Rancel .....	5
El Agua y el Turismo en el Suroeste de Tenerife David Love .....	10
Agricultura, paisaje rural y turismo: el caso de Lanzarote Asenet Sosa .....	18
Turismo y planeamiento en la isla de La Palma Rafael Daranas .....	23
El transporte terrestre en Tenerife Carlos Navalón .....	29

## PRESENTACIÓN

Hay que remontarse a casi tres años para recordar un número monográfico en Cuadernos de Ordenación del Territorio. En este intervalo de tiempo, excesivo sin duda, hemos tenido ocasión de recopilar material para nuevos números orientados a temas específicos, y éste es el primer fruto de una cosecha largamente esperada.

La ocasión se presentó al coincidir en la XXIII edición del Curso de Postgrado de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente un grupo de alumnos de las islas, que no sólo dieron muestras de un alto nivel académico, sino que además, y como se puede apreciar en las páginas que siguen, mantienen una preocupación y vigilancia constantes sobre su entorno.

El primer artículo que presentamos, de Julio Rancel, si bien no está circunscrito a la realidad de las islas, sin duda presenta interés más que suficiente para su publicación. No se incluyó en el número anterior sobre el curso por problemas de espacio y, dado su interés, se decidió publicar en el siguiente. Puesto que su autor es también isleño, y el medio ambiente es tema de preocupación general, no parece impropio su aparición aquí.

Los otros cuatro se orientan a problemas específicos de las islas, y en concreto de Tenerife, Lanzarote y La Palma.

David Love se centra en los problemas hídricos derivados del turismo masivo en el sudoeste de Tenerife. Asenet Sosa relaciona la problemática de la agricultura y el paisaje y sus conflictos con la expansión turística en Lanzarote. Rafael Daranas continúa con la preocupación sobre el turismo, esta vez en relación con la planificación territorial, para el caso de La Palma. Por último, Carlos Navalón reflexiona sobre los problemas de la movilidad y el transporte (público y privado) en el entorno insular de Tenerife, muy ligados también con la cuestión turística.

De los cuatro cabe extraer alguna reflexión sobre las repercusiones territoriales de un modelo turístico basado en el "sol y playa", manifiestamente insostenible. La nula planificación conduce a callejones sin salida a la hora de proporcionar suministros tan elementales e imprescindibles como el agua, cercena opciones viables de desarrollo local y desplaza actividades que estructuran culturalmente el territorio. Por otra parte, la ausencia de controles severos desde la autoridad urbanística alienta espirales especulativas que contribuyen a socavar las bases ambientales que la sostienen y que proveen de "atractivo turístico". Por último, el modelo de movilidad asociado termina por cerrar un círculo autoalimentado que exige más infraestructuras viarias para la expansión urbanística que lo soporta.

**APROXIMACIÓN CRÍTICA A LOS  
CONCEPTOS DE DESARROLLO  
SOSTENIBLE Y SOSTENIBILIDAD  
EN EL MARCO DE LAS POLÍTICAS  
EUROPEAS. IMPLICACIONES PARA  
LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**

*Julio Rancel*

**LOS CONCEPTOS DE DESARROLLO  
SOSTENIBLE Y SOSTENIBILIDAD**

A principios de los años 70, la degradación ambiental existente en numerosas zonas (fundamentalmente urbanas) de los países occidentales, la extensión de distintos trastornos en la salud relacionados con ésta, la constatación del empeoramiento de las condiciones de vida en los países de la periferia del sistema económico global, el avance de la desertificación, la extinción de especies, y otros factores tanto naturales como sociales, cuya magnitud y alcance global son difundidos por unos cada vez más potentes medios de comunicación, comienzan a convertirse en verdaderas demandas de respuesta por parte de la población occidental.

En este marco, la publicación del primer informe al Club de Roma de Donatella H. Meadows bajo el título Los límites del crecimiento, la creciente presión y expansión de las ideas *ecologistas* (cuyos elementos teóricos y políticos fundamentales hablan sido recientemente adquiridos), la Conferencia de Naciones Unidas en Estocolmo sobre el Medio Ambiente Humano de 1972 y otras publicaciones y acontecimientos que cada vez iban teniendo un mayor calado en la opinión pública de los países industrializados, pusieron en tela de juicio la viabilidad del crecimiento como objetivo económico planetario. Ante la incapacidad del corpus teórico central de la economía ortodoxa para dar respuesta a tal cuestionamiento, los rectores de la economía

mundial estaban obligados a reaccionar, y así lo hicieron.

Surgieron así, al calor de esta situación, distintas propuestas de conciliación del aumento de la producción (perentoriamente reclamado también en los países del tercer mundo), con el respeto al medio ambiente, despertando la mayoría de estas los recelos de economistas convencionales y líderes políticos, en cuanto desconfiaban del verdadero alcance que la aceptación de las mismas podría suponer, cuando de lo que se trataba era de salvar el crecimiento económico como paradigma.

Fue así como *desarrollo sostenible* logró convertirse en un término ampliamente aceptado, como expresión mediadora diseñada para tender un puente sobre la zanja que separaba a *desarrollistas* de *ecologistas*.

Hasta el momento, *desarrollo* en economía, había sido sinónimo de crecimiento, pero tras la aceptación generalizada del término *desarrollo sostenible*, numerosos autores, entre los que destaca H. Daly, han matizado que la única forma coherente de *desarrollo sostenible* es aquella que se refiere a un *desarrollo* sin crecimiento (matización esta que evidentemente no ha sido universalmente aceptada).

En la actualidad existen numerosas definiciones de *desarrollo sostenible*, aunque en general giran todas alrededor de la definición del Informe Brundtland (una definición que cabe calificar como mera expresión de un deseo que entraña una gran ambigüedad, sin precisar su contenido ni el modo de llevarlo a la práctica). Las diferencias entre las distintas definiciones existentes varían en matices que a menudo son de gran peso, pudiendo dividirse estas entre definiciones *desarrollistas* (las que resultan de más agrado por parte de las instituciones económicas) y no *desarrollistas*, aunque en ningún caso podríamos afirmar que se haya pasado todavía de la categoría de vago compromiso emocional.

El término *desarrollo sostenible* sigue triunfando hoy sobre el de *sostenibilidad*, después de su asunción total entre teóricos, instituciones, medios de comunicación, y todos los cursos relacionados con esta temática que se precien (el propio COT entre ellos). Sin embargo, el éxito político que acompañó su inicial uso retórico está siendo minado por la falta de resultados, inherente por otra parte a su propia ambigüedad. Técnicos y gestores solicitan cada vez con más fuerza la búsqueda de precisiones que hagan operativo su uso, pero... ¿es esto posible sin cambios radicales en el sistema político y económico mundial?

El concepto de *sostenibilidad* surge como sustituto del de *desarrollo sostenible* ante la ambigüedad de este último. La sencillez y falta de contradicción en sí mismo de este término permite un mejor análisis y un uso más riguroso del mismo.

### CRITICA A LOS CONCEPTOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y SOSTENIBILIDAD

---

La primera crítica al concepto de *desarrollo sostenible* viene dada por su propia ambigüedad formal como resultado de la unión de los términos *desarrollo* y *sostenibilidad*. En palabras del autor R.R. Norgaard: "La inconsistencia de unir las nociones de *sostenibilidad* y *desarrollo* hacen imposible definir el *desarrollo sostenible* de manera operativa con el nivel de detalle y de control que presupone la lógica de la modernidad" (Naredo, 1996).

El éxito del término proviene de los niveles de brumosa generalidad en los que se mueve. Las acepciones, y sobre todo las implicaciones que se desprenden del concepto de *desarrollo sostenible* son objeto de múltiples y variadas interpretaciones. Aunque todas ellas giren alrededor del mismo deseo de armonización y de la definición establecida en el Informe

Brundtland, bajo el mismo término se esconden modelos que propugnan un crecimiento de la economía mundial en 5 o 10 veces su tamaño (Brundtland) y modelos que defienden que el *desarrollo sostenible* implica un crecimiento 0 de la economía (Daly). Además, el término *desarrollo sostenible*, está sirviendo para mantener en los países industrializados la fe en la necesidad de la perpetuación del crecimiento.

El uso de la expresión *sostenibilidad*, que surge para solventar la incongruencia conceptual de la unión del término *desarrollo* con el epíteto *sostenible*, aunque efectivamente logra su objetivo, lo consigue a costa de sustituir un paradigma para la acción (como lo es, a pesar de toda su ambigüedad, el *desarrollo sostenible*), por lo que no deja de ser una característica aplicable a múltiples sistemas, procesos, acciones, etc., que no supone un modelo global de actuación. Si no se aplica a ningún sistema en el que el término *sostenibilidad* concrete su significado, este no dejará de ser un término exclusivamente retórico.

En definitiva: ninguno de los dos términos objeto de estudio constituye en sí mismo un modelo real que al menos oriente hacia una acción que suponga la armonización de economía global y ecosfera. Sin embargo, su mera aceptación retórica implica el reconocimiento de la existencia de un *desarrollo* que no es *sostenible* (el *desarrollo* normal o *desarrollo* a secas entendido como crecimiento); además, la reflexión sobre la viabilidad a largo plazo de los sistemas agrarios, industriales o urbanos ha entrado de la mano de estos términos en las reuniones y proyectos de administraciones y universidades.

En cualquier caso, los deseos de armonización subyacentes a ambos conceptos son claros, y por muy utópica que nos pueda parecer su formulación dada su inconsistencia teórica y su incapacidad de aplicación. La utopía es siempre motor de cambio.

## UE, DESARROLLO SOSTENIBLE Y SOSTENIBILIDAD

---

La UE desde principios de los años 70 se ha mostrado como una de las instituciones de carácter internacional que mayor atención ha dedicado al medio ambiente. No en vano, es la única institución en el mundo que ostenta el poder de imponer obligaciones medioambientales vinculantes a estados soberanos.

La defensa del medio ambiente, el proteccionismo, firmemente afianzado en la legislación europea, es una postura importante para lograr una mejor calidad de vida, pero esto no tiene nada que ver con la *sostenibilidad*, tal y como hemos intentado reflejar en la monografía que da origen a este artículo. Además, aún desconocemos los resultados que ofrecer la nueva etapa en el proteccionismo ambiental practicada por la UE en los últimos años, prefiriendo posibilitar la incorporación de empresas industriales a programas de observación de normas ambientales voluntarias a la imposición de normas más restrictivas (como por ejemplo en el Reglamento Europeo sobre auditorías Ambientales).

La UE, dada la sensibilidad de sus ciudadanos respecto al medio ambiente, se ha lanzado a la elaboración de distintos planes, programas y documentos (Programas de Acción Medioambiental, Libro Blanco sobre Crecimiento Competitividad y Empleo, Libro Verde sobre Medio Ambiente Urbano, Principios de Leipzig, etc., todos ellos no vinculantes), que intentan hacer más *sostenible* Europa, sin haber adoptado antes un aparato conceptual claro y efectivo para definir la *sostenibilidad* de forma que pueda ser aplicada, sin disponer de instrumentos de medida de la misma, y sin haberse comprometido realmente en desentrañar la compleja problemática que supone la aplicación de este concepto a la economía.

En cuanto a las prescripciones vinculantes, no existen referencias a *desarrollo sostenible* o *sostenibilidad* incluidas dentro de directivas o

reglamentos (instrumentos por excelencia de la legislación vinculante europea), que sobrepasen la categoría de meramente retóricas. Aunque también es cierto que por su propia naturaleza, tanto directivas como reglamentos tienen exclusivamente una aplicación parcelaria y puntual respecto a determinados temas o prácticas, y por lo tanto, no han sido ni son los mecanismos apropiados para introducir conceptos como los que nos ocupan.

El epíteto *sostenible* aparece en dos lugares de honor en el Tratado de la Unión Europea, pero aplicado a progreso o a crecimiento, por lo que formalmente este empleo carece de rigor y queda relegado a la categoría de generalidad. Además, los lugares que ocupa son los que suelen reservarse para las declaraciones de intenciones, no a los principios directamente aplicables.

No obstante, la inclusión de este término en el tratado conlleva implícitamente que existen un progreso y un crecimiento que no son *sostenibles*, y esto nos habilita al menos para vivir intensos debates europeos sobre la *sostenibilidad* del sexo de los ángeles, y lo que es más importante: para que este debate llegue en alguna ocasión al Tribunal de Justicia Europeo (con muchas dificultades, algo de suerte y tras innumerables pasos burocráticos).

Una sociedad que intenta proteger su medio ambiente y que implementa medidas para conseguir este objetivo, ¿está más cerca de la *sostenibilidad* que otras que no lo hacen, pero, ¿es esto suficiente? ¿es posible alcanzar la *sostenibilidad* sin cambiar radicalmente los hábitos económicos y de consumo de nuestras sociedades?

## SOSTENIBILIDAD Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EN EUROPA

---

Intentar llevar a cabo un plan de Ordenación del Territorio verdaderamente *sostenible* es hoy una quimera.

A pesar de encontrarnos en el contexto de una comunidad multinacional que posee una

de las legislaciones ambientales más importantes del mundo, y que ha suscrito la práctica totalidad de los tratados internacionales con transcendencia ambiental, tal como ya hemos indicado, dentro del aparato legislativo de esta no existen menciones respecto de la *sostenibilidad* que vayan más allá de la categoría de mera declaración de intenciones. Podemos afirmar que la introducción del concepto de *sostenibilidad* dentro de la legislación europea vinculante no supone prácticamente ningún tipo de indicaciones para un ejercicio *sostenible* de la Ordenación del Territorio

Otra cosa es el caso de algunos documentos no vinculantes que sí que las contienen y que son de gran valor e interés. Dentro del seno de la comunidad, se han producido algunos de los documentos más interesantes y serios que avanzan en la vía de la *sostenibilidad* a escala mundial como por ejemplo son el quinto PAM, el Libro Verde del Medio Ambiente Urbano, los Principios de Leipzig, y otros. Incluso se está elaborando (aún al nivel de primer borrador oficial), un documento sobre Ordenación del Territorio que introduce este concepto. Se trata de la Perspectiva Europea sobre Ordenación del Territorio (PEOT), basada (al menos en teoría), en los Principios de Leipzig. La PEOT, mantiene como fines básicos algunos de los ya trazados desde Leipzig: la cohesión económica y social, y el *desarrollo sostenible*. Sin embargo, se trata de un documento más político, que ha tenido que ser más consensuado, y por lo tanto, en buena medida, despojado de la parte más valiosa de los Principios de Leipzig: sus prescripciones dentro de los ámbitos de actuación indicados para la Ordenación del Territorio. La PEOT, a excepción de su primera parte (titulada: El enfoque territorial en el ámbito europeo), se convierte en un documento casi exclusivamente descriptivo.

La decepción respecto de la implementación de las vías de acción propuestas en estos programas y documentos no hace más que corresponderse con la categoría de utópicos que es-

tos conservarán a no ser que se dé un verdadero cambio político y económico. Pero este cambio no se producirá hasta que no exista una verdadera demanda social al respecto, lo cual parece hoy ciertamente lejano del contexto europeo. Además, no es posible que se produzca tal cambio unilateral en la UE. El cambio, de producirse, ser un cambio global.

En cuanto a los condicionantes que la introducción de estos términos en la legislación internacional y europea supone en el ejercicio de la Ordenación del Territorio, hay que decir que son mínimos, salvo en actuaciones de extrema y evidente *insostenibilidad* a corto y medio plazo, en las que, en caso de ser elevadas hasta el Tribunal de Justicia Europeo, podrán llegar a suponer graves sanciones. No obstante, la inclusión de numerosas ciudades, islas, regiones o territorios dentro de convenios o tratados como Agendas 21 locales, redes de ciudades *sostenibles*, proyectos como el MAB de Naciones Unidas, etc., deberán ser tenidas en cuenta por los profesionales de la Ordenación del Territorio

Lo cierto es que mientras no exista un verdadero aparato conceptual construido alrededor del término "*sostenibilidad*", la introducción de este en la Ordenación del Territorio, en su doble vertiente de Análisis Territorial y Planificación Territorial dependerá fundamentalmente de la sensibilidad de los equipos redactores y de los esfuerzos de los mismos por recoger y desarrollar indicadores y criterios de *sostenibilidad* para que los agentes sociales puedan disponer de estos a la hora de tomar decisiones.

Pero en el caso de que esta sensibilidad exista, se cuenta en esta labor con múltiples documentos e instrumentos, entre los que destacamos los ya citados Libro Verde, Quinto PAM (con especial atención a los sectores económicos reseñados como especialmente relacionados con el medio ambiente: transporte, energía, industria, agricultura y turismo), Principios de Leipzig (atendiendo especialmente a sus prescripciones sobre sistemas urbanos, re-

laciones campo-ciudad, infraestructuras, transporte, infoestructuras, periféricidad, y patrimonio natural y cultural), y finalmente, un instrumento que se ha revelado como especialmente interesante en el marco de aplicación de iniciativas *sostenibles* en el que nos movemos en Europa: los catálogos de buenas prácticas, promovidos por la convocatoria de Naciones Unidas Hábitat II.

Las buenas prácticas, se han revelado como uno de los instrumentos más realistas y adaptados a la heterogeneidad en las condiciones y medios de las distintas ciudades del mundo, una heterogeneidad que también vivimos en Europa. La adopción de algunas de estas prácticas no supone aisladamente la consecución de grado alguno de *sostenibilidad* para los adoptantes. Sin embargo, sí que responde de una manera muchas veces extremadamente sencilla a la necesidad de rellenar el vacío de prescripciones para la acción reclamado por población e instituciones en esta temática.

## BIBLIOGRAFÍA

AA.VV.; **Monográfico sobre desarrollo.** Revista *Alfoz*, nº96, Madrid, 1993.

AA.VV.; **Ecología y desarrollo. Escalas y problemas de la dialéctica Desarrollo - Medio Ambiente.** Editorial Complutense, Madrid, 1996

Aguilar Fernandez S.; **El reto del medio ambiente. Conflictos e intereses en la política medioambiental europea.** Alianza Editorial, Madrid, 1997.

Bermejo R.; **Manual para una Economía Ecológica; Los libros de la catarata.** Madrid, 1994.

Brundtland G. H. et al; **Nuestro futuro común. Informe de la Comisión mundial del medio ambiente y del desarrollo.** Alianza Editorial, Madrid, 1988.

Cairncross F.; **Ecología S.A. Hacer negocios respetando el Medio Ambiente,** Ecoespaña Editorial, Madrid, 1996.

Galvan Torres, R.; **El Desarrollo Sostenible como nuevo paradigma social y sus conexiones con la Ordenación del Territorio.**

IUCN; **Estrategia mundial para la conservación.** 1980

IUCN, PNUMA y WWF; **Estrategia mundial para la conservación,** 1990

Martínez Alier J., Schlupmann K.; **La ecología y la economía; Fondo de Cultura Económica,** Madrid, 1992.

Brown L.R., et al; **La situación del mundo. Informe anual del World Watch Institute sobre Medio Ambiente y Desarrollo,** Icaria Editorial, Barcelona, 1994, 1995, 1996.

COM; **Hacia un desarrollo sostenible. Programa Comunitario de política y actuación en materia de medio ambiente y desarrollo sostenible.** COM(92) final vol. II; Bruselas 1992.

COM; **Libro Blanco sobre Crecimiento Competitividad y Empleo,** COM(92) final, Bruselas 1992.

Dobson A.; **Pensamiento político verde. Una nueva ideología para el siglo XXI.**

Estevan Bolea M.T.; **El medio ambiente en el Acta Única Europea; Revista Cuadernos de estrategia nº16; CESEDEN.** Ministerio de Defensa, Madrid, 1990.

Estevan Bolea M.T.; **Implicaciones económicas de la protección ambiental de la CEE: Repercusiones en España** Ministerio de Economía. Madrid, 1991.

Krugman P.; **Desarrollo, Geografía y Teoría Económica.** Antoni Bosch editor, Barcelona 1997

SECE **Tratado de la Unión Europea.** Textos consolidados de los Tratados Comunitarios, Madrid, 1992.

## EL AGUA Y EL TURISMO EN EL SUROESTE DE TENERIFE

David Love

### INTRODUCCIÓN

El agua en Canarias siempre ha sido un bien escaso dada la situación geográfica en que se encuentra el archipiélago. Baste como referencia el hecho de que desde el punto más cercano de la isla de Fuerteventura al desierto del Sahara existe una distancia menor de 100 km., por tanto, el clima canario es subdesértico, con un régimen de precipitaciones escasas y localizadas en otoño e invierno fundamentalmente. Así, tradicionalmente el agua no ha tenido precio dado los pocos aportes que se producían anualmente. De los quinientos años de historia del archipiélago, sólo en el último siglo se dejó de depender de las fuentes naturales para pasar a otra época marcada por las extracciones artificiales, es decir, a no depender de los caprichos meteorológicos anuales.

En Tenerife, con anterioridad a la perforación de galerías, existían unos 600 manantiales que aprovisionaban a la población local con una producción aproximada de unos 700 litros por segundo. Fue a partir de finales del siglo XIX y comienzos del XX cuando, debido a la expansión de los cultivos de exportación (plátanos, tomates y papas), se incrementó la demanda de agua y comenzó la masiva perforación de galerías.

Esta tendencia se mantuvo hasta la mitad de los años 60 cuando las perforaciones alcanzaron su techo y se inició el declive. Es en este momento cuando la producción de agua mediante galerías alcanzó su máximo y el instante a partir del cual comenzó la merma paulatina de los aportes, consecuencia del descenso del nivel freático, que hoy continúa a pasos acelerados como resultado de los aumentos de los consumos urbano-turísticos. Éstos incremen-

tos, no son sino un reflejo de como se identifica, desgraciadamente, su consumo y derroche con el bienestar. Así, el llenado de piscinas, el riego de jardines y campos de golf no son sino una expresión de la identificación del derroche de agua con la riqueza.

Circunscribiéndonos al ámbito geográfico que nos ocupa, es decir, el Sudoeste de la Isla de Tenerife, será conveniente precisar someramente su evolución histórica como llave para el conocimiento de su problemática actual. De esta forma, el SO de la isla, zona fuera de la influencia de los vientos alisios y con suelos alterados, hasta los años 40 apenas contaba en la demografía y economía de la isla. Se trataba de un espacio donde únicamente existían pequeñas poblaciones en las medianas que se unían a pequeños embarcaderos en la costa desde donde se comunicaban por barco con el resto de la isla. Fue gracias a los alumbramientos de agua en otros lugares de la isla y a la construcción del denominado Canal del Sur que la transportó, que el Sur de Tenerife entró en una nueva etapa.

De esta forma, la construcción de este canal significó un cambio radical en la historia, paisaje y economía de esta parte de la isla. Así, en unos años se transformó lo que había sido un erial, donde pastaban las cabras o se lograba los años de lluvia una cosecha de cebada o centeno, en una de las principales zonas agrícolas de Canarias con cultivos de tomates, plátanos, algodón y papas.

Posteriormente, a finales de la década de los 70, con la construcción de la autopista y el aeropuerto Reina Sofía, esta parte de la isla entró de lleno y velozmente en un nuevo ciclo económico marcado por el desarrollo del turismo y los servicios a él asociados. En un corto período de tiempo se pasó de la producción y transporte de agua para la agricultura al agua para los servicios. Por consiguiente, la mayor parte del agua que transportan los canales construidos antaño se destina al turismo mientras esta parte de la isla sufre una

desagrarización acelerada e intensos procesos urbanizadores.

Por tanto, está claro que el contexto socio-económico canario está cambiando a pasos acelerados y con él las estructuras territoriales tradicionales. Además, el SO de Tenerife es uno de los ámbitos territoriales donde estos cambios se han producido de forma más rápida y agresiva, en particular los municipios más turísticos: Adeje, Arona, San Miguel y Granadilla.

Es en este contexto donde se introduce el punto de partida de esta monografía, pues se trata de aportar primero una idea de cómo y dónde se obtiene el agua y cuáles son sus consumos para, posteriormente, tratar el marco legal que la regula y así finalizar con su uso por parte del turismo, en el ámbito general primero y particularizando para el Sur de Tenerife después. De esta forma, se logrará una idea general de la problemática de un bien escaso, como es el agua en Canarias, en relación con su uso turístico y con las repercusiones territoriales y medioambientales que acarrea en un espacio geográfico pequeño y frágil, como es una isla atlántica próxima al mayor desierto del planeta, el derroche del agua.

### **EL AGUA EN CANARIAS: UN RECURSO ESCASO DE DIFÍCIL OBTENCIÓN**

Como ya se comentó con anterioridad sólo a partir de comienzos del siglo XX comenzó en Canarias la extracción de aguas de galerías. Antes, el agua procedía, bien de manantiales naturales, bien de las escorrentías superficiales, aunque hay que precisar que los consumos también eran bajos.

El desarrollo del sistema de galerías empezó cuando la isla demandó agua para los regadíos de exportación a lo que se sumó posteriormente el incremento en la demanda de los núcleos urbanos.

Actualmente, dada la escasez de aguas superficiales, dependientes de las pocas lluvias

invernales, Tenerife utiliza casi exclusivamente el agua subterránea para cubrir, tanto sus necesidades de abastecimiento urbano, como para mantener la agricultura, por lo que es preciso profundizar en este punto. Para ello, es conveniente adentrarnos, someramente, en la hidrogeología insular.

Efectivamente, hay que resaltar que el subsuelo de Tenerife, como corresponde a la naturaleza volcánica de la isla, es de extraordinaria heterogeneidad. Así, ciertas zonas presentan una gran productividad de agua mientras otras adyacentes sólo proporcionan caudales exiguos. Esta heterogeneidad se debe a que los elementos que integran el subsuelo (terrenos jóvenes o viejos, diques, brechas, etc.) no están distribuidos al azar sino que se organizan según pautas que reflejan las diversas etapas de construcción de la isla. Por tanto, el crecimiento del relieve insular se realizó por acumulación de materiales volcánicos, a través de largos períodos temporales, de diferente naturaleza (lavas, materiales de proyección aérea...).

De esta forma, se generaron distintas unidades estratigráficas que difieren en composición, edad, grado de alteración y compactación, por lo que se comportan de distinta manera ante el flujo de las aguas subterráneas. A escala general, se puede concebir la isla, en su comportamiento hidrogeológico, como un modelo en capas de permeabilidad decreciente conforme descendemos en profundidad, si bien no son internamente homogéneas ni se extienden a la totalidad de la isla.

Concretando, las aguas subterráneas de Tenerife conforman un sistema hidráulico extremadamente complejo aunque la gran masa de agua que conforman las reservas hídricas de la isla se encuentra en el sector denominado zona saturada general. Este está comprendido entre dos superficies irregulares. Por un lado la superficie freática, que establece su límite superior reproduciendo a grandes rasgos la topografía isleña, y por el otro el zócalo impermea-

ble, límite inferior por debajo del que ya no existen reservas hídricas. De esta forma, es este sector donde penetran las galerías y pozos a fin de obtener agua para el consumo isleño.

En resumidas cuentas, las galerías son hoy por hoy el sistema de extracción por antonomasia. Además, es el que está sobreexplotando en términos físicos el acuífero insular, aunque con diferente intensidad según la zona. Así, la expansión de las perforaciones ha hipotecado el futuro al extraer reservas sin aportar nuevos caudales pues baste citar que la superficie freática actual, con relación a hace 25 años, ha descendido unos 500 metros en algunos sectores. Pero, también han implicado un empeoramiento de la calidad debido a que al profundizar las perforaciones se ha llegado a las zonas afectadas por un volcanismo más reciente donde las constantes emisiones gaseosas salinizan el agua

En cualquier caso, las extracciones dependen de la demanda, por lo que para continuar este análisis es necesario conocer cuál es el balance hidráulico insular.

### EL BALANCE ENTRE RECURSOS Y DEMANDAS

El volumen anual entre recursos totales de Tenerife en el año 1991 es de 212 Hm cúbicos mientras que para el año 2000 se estima por el PHI una producción de 227 Hm cúbicos, es decir, 15 Hm cúbicos más que en el 93.

Como queda claro en la distribución y cuantificación de los recursos hídricos para Tenerife por parte del PHI, se estima una reducción drástica de los aportes de agua de las galerías que, siempre según esta fuente, será solventada con los incrementos de producción de agua obtenida a través de métodos no convenciona-

RECURSOS DISPONIBLES EN TENERIFE EN EL AÑO 1991				
Grupo	Captación	Hm cúbicos año	% sobre el grupo	% sobre el total
Superficiales	Presas	1	100,0	0,5
Subterráneas	Galerías	148	70,1	69,8
	Pozos	55	26,1	25,9
	Manantiales	8	3,8	3,8
No convencionales	Reutilización	0	—	0,0
	Desalación	0	—	0,0
Totales		212		100,0

Fuente: PHI

RECURSOS DISPONIBLES EN TENERIFE EN EL AÑO 2000				
Grupo	Captación	Hm cúbicos año	% sobre el grupo	% sobre el total
Superficiales	Presas	2,3	100,0	1,0
Subterráneas	Galerías	108,8	57,9	47,9
	Pozos	71,4	38,0	31,4
	Manantiales	7,8	4,1	3,4
No convencionales	Reutilización	24,5	66,6	10,8
	Desalación	12,3	33,4	5,4
Totales		227,1		100,0

Fuente: PHI

les. Es decir, agua obtenida bien de la reutilización, bien de la desalinización.

Desgraciadamente, ambas fuentes de obtención de agua manifiestan problemas. Por un lado, la viabilidad de la reutilización de aguas residuales depende, en primer lugar, de la calidad original de las aguas de abastecimiento. Este es un aspecto crítico, ya que el agua tratada, normalmente para el riego, plantea exigencias de concentraciones máximas de sales. En segundo lugar, es necesario considerar el coste de transporte entre la depuradora y la zona de uso, muchas veces desde una cota altitudinal más baja a otra más alta. También, hay que observar unos requisitos esenciales en lo que se refiere al uso de esta agua, para evitar repercusiones indeseables en la salud pública ( ).

Por tanto, y siguiendo las directrices del PHI, "la implantación de la reutilización de aguas depuradas debe efectuarse progresivamente, en áreas con cultivos seleccionados, acompañada de programas de experimentación y formación, verificando el cumplimiento de las expectativas. De esta forma, parece claro el único uso que se le podrá dar a las aguas obtenidas de esta forma será el riego de determinados cultivos, en determinados lugares y bajo estricto control. Con relación al uso por parte del sector turístico no irá más allá del riego de jardines ornamentales puesto que, mientras el agua depurada siga manteniendo los estándares actuales de calidad, no será usado para el riego de campos de golf y, mucho menos, para otros usos.

En cuanto a la desalación de agua marina o salobre procedente de pozos o galerías, es donde se concentran las expectativas oficiales actuales. Se considera que son la única alternativa para el suministro de agua a la población. Si bien en un principio la tecnología era pobre y entrañaba altísimos consumo de energía por metro cúbico de agua producida, hoy en día se ha evolucionado mucho en este sector. Así, se produce actualmente agua con consumos de entre 6 a 8 Kw/h por metro cúbico.

En estos momentos, existen dos tipos de técnicas para producir agua desalada:

- El sistema de ósmosis inversa produce un metro cúbico de agua con un litro de petróleo, pero implica dependencia tecnológica debido al uso de membranas, productos químicos y una gran infraestructura.
- El sistema de compresión de vapor produce agua con consumos de energía de entre 6 y 8 Kw/h por metro cúbico. Es decir, requiere de una tecnología menos compleja y produce agua de mayor calidad aunque con consumos energéticos mayores. Es el sistema ideal para que puedan ser utilizadas en agricultura.

La demanda de agua desalada está en expansión creciente, ante el deterioro de los acuíferos y el incremento de las demandas urbanoturísticas, pero entrañan altos costes de energía en su producción. Ésta procede, en su inmensa mayoría, del petróleo, con los costes ambientales y no sólo económicos que este hecho acarrea. La dependencia del petróleo no sólo alcanza al tratamiento directo, sino que también hay que considerar los consumos de energía que conlleva bombear el agua desde la costa hasta sus lugares de consumo y/o distribución en una isla como Tenerife con altísima pendiente media ( ).

Concretando, en Canarias se producen actualmente unos 40 millones de metros cúbicos de agua por esta vía, con un consumo de 340 millones de Kw, es decir, quemando 66500 Tm. de fuel. En Tenerife el 20% de la electricidad producida al año es dedicada a este menester. Por otro lado, implica una dependencia total del exterior, tanto en materia de precios del petróleo en los mercados internacionales, como en abastecimiento. En cuanto a su utilización por parte del sector turístico, sólo en Lanzarote, Gran Canaria y Fuerteventura la demanda urbanoturística se ha cubierto con aguas desaladas, en Tenerife se cubre con aguas que habían estado dedicadas a la agricultura.

En resumidas cuentas, las desaladoras con la tecnología actual implican unas inversiones y unos costes de explotación económicos y ambientales que son altos y difícilmente asumibles por la población canaria en general. Son sólo un parche, no una alternativa de futuro pues no hay otra posibilidad que ahorrar agua, estableciendo unos límites en el consumo y penalizando todo derroche.

Una vez analizada la tabla de consumos de agua proporcionada por el PHI, y habiéndola comparando con la de producción, una primera reflexión parte de la presumible existencia de excedentes (4,7 Hm cúbicos en 1991 y 12 Hm cúbicos previstos para el año 2000). Este es un dato muy impreciso puesto que, tanto los consumos como la producción, previstos para el año 2000 no son cuantificables de forma exacta. En cualquier caso, desde el punto de vista del consumo es donde más difícil es la previsión.

De esta forma, desde que se publicó el plan hidrológico hasta la actualidad se han implantado, o están en proyecto, nuevas urbanizaciones y, lo que es peor, nuevos campos de golf en todo el territorio insular. Actualmente, se ha convertido en una moda por parte de los ayuntamientos tinerfeños identificar progreso

para sus municipios con desarrollo turístico de calidad, y a éste con la construcción de campos de golf con sus urbanizaciones asociadas. Esta fiebre inversionista-desarrollista era de difícil previsión y, de hecho no se esperaba, por lo que las estimaciones de consumo facilitadas por el PHI deben ser consideradas con ciertas reservas.

Aún así, al observar las estimaciones de consumo, salta a la vista como desciende el porcentaje de distribución del consumo agrícola desde el año 91 al 2000, junto con el aumento de los consumos previstos por parte de los usos urbanos, turísticos e industriales. En concreto, si para el año 1991 el uso turístico representaba el 14,1% de un total de 207,3 Hm cúbicos consumidos en total, en el año 2000 se considera que representará un 23,4% del consumo sobre un total de 215,3 Hm cúbicos de consumo total. Es un importante avance de los consumos que entraña un considerable cambio en las estructuras socioeconómicas y territoriales.

Así, cada vez es mayor la especialización de Tenerife en el "monocultivo" del turismo. Se abandonan las tierras de labor, "construidas" muchas veces sobre antiguas coladas lávicas mediante el procedimiento de traer tierra fértil

CONSUMOS DE AGUA EN TENERIFE				
Consumos	1991 Hm cúbicos año	1991 Distrib. %	2000 Hm cúbicos año	2000 Distib. %
Recursos no utilizados	4,5	2,2	2,6	1,2
Pérdidas en trasvase	11,5	5,5	11,1	5,2
Uso agrícola	109,2	52,7	96,8	44,9
Uso urbano	62,7	30,2	69,6	32,3
Uso turístico	14,1	6,8	23,4	10,9
Uso Industrial	5,3	2,6	11,8	5,5
<b>TOTAL</b>	<b>207,3</b>	<b>100</b>	<b>215,3</b>	<b>100</b>

Fuente: PHI

desde otros sectores de la isla para colocarla allí y permitir el cultivo, todo a fuerza de grandes sacrificios humanos y económicos. Luego se urbaniza, y se comienza a traer turistas que, tanto consumen el agua anteriormente dedicada a la agricultura, como aquella que es preciso extraer del cada vez más mermado acuífero insular.

Actualmente, el agua para producir un kilo de papas en el Sur de Tenerife cuesta entorno a las 20 pts, lo que representa más del 50% del precio que cobra el campesino por kilo, mientras que a un hotel de lujo los costes de agua le representa menos de 1% de sus costes. Por tanto, como bien expresa Wladimiro (1995), la oferta es limitada y la demanda está en expansión, las leyes del mercado son las leyes de la jungla.

### **EL TRATAMIENTO JURÍDICO DEL AGUA EN EL ARCHIPIÉLAGO: LA LEY DE AGUAS DE CANARIAS**

Hay que destacar el condicionante, único en España, de la naturaleza privada de las concesiones de explotación. Así, el agua canaria está sujeta a las leyes de la oferta y la demanda por lo que entran en competencia comercial directa los distintos usos del agua. En este caso, y dado sus repercusiones territoriales más directas, usos como el agrícola y el turístico entran en dura pugna mercantilista por el uso y disfrute del agua, con clara ventaja en el segundo de los casos. Por tanto, parece claro que el instrumento legal es de suma importancia, aunque no es objeto de este trabajo su análisis pormenorizado si es conveniente hacer una pequeña referencia al tratamiento que hace del agua con relación al tema que nos ocupa.

La ley, en su preámbulo, se refiere al agua en estos términos, "El agua en Canarias es un recurso natural escaso y valioso, indispensable para la vida y para la mayoría de las actividades económicas" para continuar "se configura

como principio legal básico la subordinación de todas las aguas al interés general, sobre la base de que se trata de un recurso que debe estar disponible en la cantidad y calidad necesarias, en el marco del respeto al medio ambiente de las islas". Para garantizar lo anterior, crea la figura de los Consejos Insulares de Agua, que como organismos autónomos adscritos a los Cabildos Insulares, "son entidades de Derecho Público con personalidad jurídica propia y plena autonomía funcional, que asume, en régimen de descentralización y participación, la dirección, ordenación, planificación y gestión unitaria de las aguas".

Una de las funciones básicas de los consejos es la elaboración del Plan Hidrológico Insular, que "es el instrumento básico de la planificación hidrológica, destinado a conseguir la mejor satisfacción de las demandas de agua y a racionalizar el empleo de los recursos hidráulicos de la isla, protegiendo su calidad y economizándolos en armonía con el medio ambiente y los demás recursos naturales" y donde se establece los siguientes criterios de prioridad para usos y demandas:

- Abastecimiento de la población.
- Regadíos y usos agrícolas.
- Usos industriales y turísticos.
- Usos recreativos.

Desgraciadamente, parece que este orden de prioridades nos se cumple del segundo hasta el cuarto. Como el agua es de naturaleza privada, y es vendida en el mercado, al agricultor le es imposible pagar los precios que fija la industria turística. Es decir, el precio del agua no se fija en las medianas del Sur donde se mantiene en paisaje agrario, al contrario, es en Las Américas donde, por muy buenas intenciones que manifieste la ley, se hace.

Hay otro aspecto destacable, en cuanto a la ley y su relación con los usos turísticos como es el Capítulo III de la Ley pues se refiere a la Producción Industrial de Agua. En concreto, en su Artículo 89 establece que "El objeto prin-

cial del establecimiento de instalaciones de producción industrial de agua será garantizar prioritariamente los consumos urbanos, turísticos y de polígonos industriales”.

Además, en el Artículo 91 establece “El Consejo Insular, ante la insuficiencia de recursos y a través de los instrumentos previstos en esta Ley, impondrá a los usos de esparcimiento, turístico e industrial, la utilización de agua de producción industrial”. Por último, en el apartado 4º del artículo 89 se dice “la desalación de aguas y la depuración de aguas residuales requieren la autorización del Consejo Insular de Aguas”. Pues bien, habiendo consultado todos los anuncios publicados por el Boletín Oficial de Canarias referentes a las disposiciones del Consejo Insular de Aguas desde el 93 hasta el 97, sólo hay nueve menciones relativas a desalación, y sólo cuatro en el marco geográfico de este trabajo, es decir, donde más lógica sería su implantación.

Menciones en BOC relativas a autorizaciones y regulaciones de plantas de desalación en Tenerife		
Municipio	Fecha	
Candelaria	16-Septiembre-1996	Regulación.
Güímar	19-Septiembre-1996	Autorización
Granadilla	10-Febrero-1996	Autorización
La Guancha	8-Mayo-1997	Regulación.
Buenavista	29-Abril-1997	Regulación
Granadilla	29-Abril-1997	Regulación
Los Silos	10-Marzo-1997	Autorización
Adeje	18-Febrero-1997	Regulación
Guía	9-Enero-1997	Autorización
Arona	17-Febrero-1997	Autorización

Fuente: elaboración propia.

Por tanto, es un pobre balance el que resulta de la “aplicación” de la Ley de Aguas de Canarias a este respecto y lleva a plantear la cuestión de si realmente existe voluntad política de llevarla a cabo mientras continua la merma del acuífero insular y se sigue obte-

niendo beneficios económicos de la venta de agua de calidad.

## EL AGUA Y EL TURISMO: EL CASO DEL SO DE TENERIFE

En 1991, según el PHI, “las casi 135.000 camas turísticas de la isla, con más de tres millones de visitantes y unos 30 millones de pernoctaciones anuales, generan un consumo de más de 14 Hm cúbicos de agua al año. Este consumo supone un 6,8% del consumo total, más de un cuarto del consumo urbano, casi la octava parte del consumo agrícola y unas dos veces y media el consumo industrial”. Además, se estima que el consumo de agua es de 0,238 metros cúbicos por cama y día.

Por otro lado, el propio PHI considera que el número de camas pasará de las 135.000 de 1991 a 227.122 en el año 2000, lo que supone un aumento del 70% en nueve años. También, se considera que el número de pernoctaciones será de 46 millones en el año 2000, es decir, un incremento de 54% en nueve años. Concretando, los consumos hídricos del sector turístico en nuestra zona de estudio son los mayores de la isla. De esta forma, los municipios de San Miguel, Vilaflor y Arona consumen 5,03 Hm cúbicos por año y Adeje 4,5. Es decir, concentraban el 68% del consumo total de la isla para uso turístico en 1991 estimándose que para el año 2000 sea el 77,5% del consumo turístico insular.

A la vista de estas cifras, es patente la importancia de los consumos hídricos turísticos en general y, sobre todo, los de los municipios turísticos del SO de Tenerife, que es la zona de la isla donde hay menos recursos, y de peor calidad. Este fuerte incremento de la demanda de agua se debe principalmente, tanto al desarrollo turístico de la zona, con sus servicios asociados, como a la fuerte corriente inmigratoria de la población residente que trabaja en el sector servicios.

A estos consumos, hay que sumar las necesidades de agua que generan los jardines, piscinas y los campos de golf. Este último tipo de

instalaciones se encuentra en franco desarrollo en esta parte de la isla. Así, en la actualidad hay dos en funcionamiento y existen planes para la construcción de otros dos. Para hacer frente a estos importantes consumos, actuales y futuros, se contemplan dos actuaciones. Por un lado, la construcción de una planta desaladora en Playa de Las Américas con una capacidad de producción calculada para el fin de la década de 20.000 metros cúbicos por día. También, la construcción de otra desaladora de agua de mar en Granadilla, en este caso aprovechando el calor residual generado por la central eléctrica de cita en este mismo municipio, y con una capacidad de 10.000 metros cúbicos.

En resumidas cuentas, en la actualidad sólo se encuentra en funcionamiento la primera de ellas, con una producción de 3 millones de metros cúbicos al año, lo que significa menos de 1/8 de lo que aportan los canales que trasvasan el agua procedente de las galerías de otras zonas de la isla. Los 20,7 Hm cúbicos de agua que trasvasan los canales, construidos antaño para la agricultura, a estos municipios se van al turismo. Territorialmente, todo ha cambiado: donde existían plantaciones hoy hay hoteles, asfalto y campos de golf. Hasta la actualidad, los hoteles resuelven fácilmente sus demandas de agua, les basta con comprar el agua destinada a la agricultura. En Tenerife, al contrario que en Lanzarote, Fuerteventura y Gran Canaria donde los empresarios turísticos han sufrido experiencias de carencia de agua y han invertido en consecuencia, el agua es barata y fácil de adquirir. Así, no han tenido que realizar un esfuerzo económico o de otro tipo para su obtención.

En conclusión, la demanda de agua para fines turísticos en esta zona de la isla está en continua y creciente expansión como demuestran las cifras, basadas en un escenario conservador, aportadas por el PHI. Se expande más de lo esperado pues se pretende aprobar varios campos de golf y urbanizaciones y la producción industrial de agua nunca podrá llegar a hacer frente a este incremento.

## CONCLUSIONES

En el SO de Tenerife urge reducir y racionalizar los consumos de agua del sector turístico. No hay otra posibilidad que ahorrar agua, estableciendo unos límites en los consumos de la población autóctona y turista, no se puede continuar regando jardines, campos de golf y llenando piscinas con agua procedente del acuífero insular. Este está cada vez más merchado, las galerías cada vez proporcionan menos agua y ésta es de menor calidad. Su agotamiento definitivo no está tan lejos como se cree. Por tanto, no hay que cerrar los ojos al problema, antes al contrario, hay que racionalizar las extracciones y los usos, hay que penalizar el derroche.

Así, hay que mejorar las infraestructuras de distribución y evitar al máximo todo tipo de pérdidas en la red porque la mayor desaladora es la mentalización sobre el ahorro. Además, se trata de incentivar y mejorar los tratamientos de depuración para que ésta sea una solución viable para el riego y recarga del acuífero. Hay que potenciar el uso de agua industrial a base del uso de energías renovables. Utilizar, la electricidad producida por los aerogeneradores para desalar agua es la mejor, sino la única, forma de conservar esta energía cuando no existe demanda. Por supuesto, todo esto no deja de ser buenas intenciones si la clase política no toma conciencia real del asunto. Pues, ¿cuándo se pondrá realmente en marcha el artículo 91 de la Ley de Aguas de Canarias?

En definitiva, el SO de Tenerife está abocado a buscar agua para mantener el modelo económico por el que ha optado y que ha tenido como consecuencia el cambio acelerado de sus estructuras territoriales. La cuestión radica en si será capaz de cambiar sus fuentes de aprovisionamiento y racionalizar el uso en unos momentos en que construir campos de golf en medio de un desierto ha pasado a ser la norma y el modelo a seguir para garantizar "el desarrollo".

## AGRICULTURA, PAISAJE RURAL Y TURISMO: EL CASO DE LANZAROTE

*Asenet Sosa*

Lanzarote es una isla de particulares características paisajísticas y rurales, asociadas a un patrimonio cultural de una gran belleza y originalidad, basado en técnicas de cultivo tales como el enarenado o arenado y los cultivos en jable, principalmente, resultado de la acción del hombre en su lucha por sobrevivir. Estas características, entre otros, han contribuido a darle un rasgo de gran personalidad al paisaje rural conejero, rivalizando con los campos de volcanes y malpaís.

A principios de este siglo, el paisaje rural conejero y la economía isleña, seguían dominados por actividades agropecuarias, junto con la pesca, pero será a partir de los años setenta cuando empiece a producirse el cambio. Lanzarote se incorpora al desarrollo turístico invirtiendo todo su esfuerzo en el sector servicios; un sector servicios basado en hostelería y turismo y muy poco diversificado. El pueblo conejero pasó súbitamente, sin transición, de una agricultura de supervivencia a los servicios.

Como consecuencia de ello asistimos, hoy, al abandono sistemático de su agricultura, hecho que debemos tener en cuenta como principal factor de pérdida de este paisaje rural único, que caracteriza a la isla. Situación que se ve agravada por la escasez de iniciativas políticas de desarrollo dirigidas al sector.

### **EL IMPACTO DEL TURISMO**

El turismo se ha convertido en uno de los fenómenos sociales más importante de estos decenios. Aparte de los efectos económicos generalmente considerados como beneficiosos, el turismo engendra múltiples manifestaciones de interacción social entre poblaciones turísticas y autóctonas, introduce valores urbanos importados debido a la acogida de un turismo de masas, que hace perder o transformarse las

identidades de origen del pueblo de acogida.

Como consecuencia, las calidades culturales específicas de esas sociedades se convertirán en objetos de comercio, y se asiste entonces a una folklorización de sus propias culturas, dándose progresivamente una desintegración de la coherencia cultural de las antiguas sociedades y entrando en un proceso de aculturación a los modelos importados (hábitos alimenticios y vestimentarios, diversiones, expresiones...). "Progresivamente, (...) tiene una función de unificación cultural para las poblaciones turísticas, y de colonización (...) hacia los territorios y las poblaciones autóctonas en la medida en que impone de hecho sus propios modelos técnicos y culturales" (Jean-Pierre Prod-Homme, 1985).

A este hecho, naturalmente, no ha escapado el sector agrario y la agricultura en particular, entrando en una profunda crisis íntimamente ligada al claro proceso de terciarización de la economía insular. Alimentándose el turismo, del paisaje rural, en dos sentidos: por un lado, como motor de atracción turística y por otro como fuente de mano de obra arrancada de la actividad agraria, ayudando, por tanto, el turismo, al abandono total o parcial de ésta.

Por todo ello, la agricultura ha pasado a jugar un papel secundario de mantenimiento de un estética agrícola tan peculiar y original que es un incentivo para el turismo.

Hoy se habla de cooperación turística con la conservación del patrimonio, ejemplificándose en el rendimiento actual experimentado por el cultivo de la vid, debido al fuerte incremento de la demanda de vino que se produce a partir de finales de los setenta por el desarrollo turístico; por otro lado, su papel, también, ha sido importante en la conservación de salinas, especialmente las del Janubio, que ha pesar de la quiebra de la industria salinera que nutría a la flota pesquera (mercado de sal), se han conservado debido a una iniciativa de recuperación, impulsada por el Gobierno de Canarias, en el marco del Programa Comunitario Regis,

integrándose la actividad turística como factor esencial en la conservación de las salinas. (Cipriano Marín, 1996).

Pero, ¿Se elige hoy Lanzarote como destino vacacional por su valor paisajístico, ecológico, estético y cultural, como se pretendía en los comienzos de su desarrollo turístico?. ¿Qué nos dicen los estudios socioeconómicos del turismo que acoge la isla?. Actualmente, el paisaje queda en un tercer lugar, desplazado por el clima y las playas, como principales factores de elección de Lanzarote como destino vacacional. Siendo prioridad, únicamente, para el turismo español, que es minoritario en la isla.

PRINCIPALES ELEMENTOS DE AGRADO SEGUN NACIONALIDAD (%)			
Nacionalidad	Clima	Playas	Paisaje
Alemanes	42.9	7.6	21.1
Escandinavos	36.1	31.9	5.3
Británicos	55.7	9.5	10.9
Holandeses	35.2	2.9	14.7
Españoles	17.0	12.2	29.2
Otros*	20.9	16.4	16.4
<b>TOTAL</b>	<b>41.8</b>	<b>13.0</b>	<b>14.7</b>

Fuente: Cabildo Insular de Lanzarote. Centro de Datos. Encuesta de Turismo. Informe de Resultados. 1997

(\*) Agrupa austríacos, belgas, franceses, irlandeses, suizos e italianos.

## LA SITUACIÓN AGRARIA

En la actualidad, la agricultura conejera es un sector económico que se enfrenta a un posible riesgo de declive definitivo de sus formas tradicionales. El deterioro de las estructuras agrarias se muestra en tres claros indicadores:

- La superficie labrada se redujo en un 32% entre 1.982 y 1.989 y ha seguido decreciendo desde entonces.
- El único grupo de edad entre los titulares de explotación que aumenta en el último periodo intercensal es el de los mayores de 55 años que suponían el 62% en 1.989.
- Las producciones agroalimentarias sufren un desplome desde finales de los años ochenta, que supone la desaparición de los mercados de exportación y el abandono definitivo de la mayoría de las producciones dedicadas al consumo local. Las excepciones son la papa y en menor medida la vid, que hoy se recupera debido al fuerte incremento de la demanda de vino, a raíz del desarrollo del turismo, abriéndose, de esta forma, las puertas hacia un nuevo mercado, invirtiéndose más en la elaboración de buenos caldos, consiguiendo rendimientos suficientes para abastecer la demanda del turismo local y, en 1997, promocionarse y exportar al mercado regional. Cuya consecuencia directa se tra-

SUPERFICIE TOTAL DE LAS EXPLOTACIONES AGRICOLAS. TIERRAS LABRADAS Y NO LABRADAS. 1982-1989 (HAS).						
Municipios	Total Superficie		Tierras Labradas		Tierras no Labradas	
	1982	1989	1982	1989	1982	1989
Arrecife	490	224	8	6	481	218
Haría	6890	5902	1213	461	5677	5441
San Bartolomé	1691	1485	1047	721	644	764
Teguise	7273	5814	2567	2521	4706	3293
Tías	2410	2012	1182	876	1228	1136
Tinajo	7956	9113	1344	737	6612	8376
Yaiza	2874	2341	824	605	2050	1736
<b>TOTAL</b>	<b>29584</b>	<b>26891</b>	<b>8186</b>	<b>5927</b>	<b>21398</b>	<b>20964</b>

Fuente: INE. Censo Agrario de España, 1982 y 1989.

TITULARES, PERSONA FÍSICA POR GRUPOS DE EDAD

Municipios	Hasta 34 años	De 35 a 54 años	De 55 a 64 años	De 65 y más	Hasta 34 años	De 35 a 54 años	De 55 a 64 años	De 65 y más
Arrecife	—	6	4	10	1	9	4	6
Haría	44	296	170	308	34	201	205	273
S. Bartolomé	21	162	104	140	25	141	128	204
Teguise	51	380	234	308	36	267	290	254
Tías	23	202	151	203	22	171	159	160
Tinajo	32	219	119	141	39	218	130	153
Yaiza	13	129	75	110	24	135	90	119
<b>Total</b>	<b>184</b>	<b>1394</b>	<b>857</b>	<b>1220</b>	<b>181</b>	<b>1142</b>	<b>1006</b>	<b>1169</b>

Fuente: ISTAC. Censo Agrario 1989. TOMO IV. Resultados Municipales.

Lanzarote. Elaboración Propia.

duce en poder seguir disfrutando del paisaje derivado del cultivo de la vid.

Esta situación, responde tanto a problemas específicos de la agricultura lanzaroteña como, a dinámicas generales de la agricultura moderna, puesto que el abandono de la actividad agraria es un fenómeno general de las sociedades desarrolladas, que ha de atribuirse a causas diversas, entre las cuales se encuentra la posibilidad de acceso a mejoras en la calidad de vida a través de actividades económicas más remuneradas y cuyos ingresos y exigencia de trabajo están desprovistos de las incertidumbres inherentes a la agricultura, junto con el desarrollo del transporte, los medios de comunicación y el acceso a la educación, que permite la elección de empleos que estén fuera del sector agrario.

A todo ello hay que añadir la cada vez menor rentabilidad de la agricultura, la aparición de nuevos países productores con precios extremadamente competitivos, la disminución de las ayudas públicas al sector primario y la reducida dimensión y falta de capitalización de las explotaciones, incentivado, todo ello, por la pérdida de prestigio social de la actividad agraria. Hay que añadir, por otro lado, el incremento de los costes de producción, al competir el sector por insumos productivos como áridos y agua y por mano de obra con otros sectores

con mayor capacidad de pago. Sobre esa situación se superpone la destrucción de las estructuras comerciales, especialmente las ligadas a la actividad exportadora, a principios de los 90.

Actualmente, se habla de una agricultura a tiempo parcial, que, no obstante, presenta severas limitaciones: (Oficina del Plan Insular, 1995).

- Afecta a una superficie muy reducida de la Superficie Agraria Útil.
- A pesar de su interés paisajístico y cultural no se puede plantear como un fenómeno general y de duración indefinida, siendo sólo viable para determinadas producciones y zonas.
- Es muy poco rentable, por lo que tan sólo puede plantearse como agricultura de ocio para sectores de la población, que por las características de la sociedad moderna, requieren comodidades que obligarían a actuaciones sólo aceptables en algunos casos.

En opinión de la Oficina del Plan Insular, "entre las producciones actuales sólo presentan posibilidades de viabilidad el sector vitivinícola y la producción hortícola para consumo local, siempre que se lleven a cabo profundas remodelaciones en la estructura comercial, la capitalización de las explotaciones y la mejora en la disponibilidad de inputs, de lo que puede ser una buena muestra el suministro de

aguas recicladas a bajo precio". Aunque ambos sectores sólo suponen una fracción muy reducida de la superficie agraria de la Isla. De cualquier modo, "un potencial desarrollo agrícola futuro como sector económico, en ningún caso corresponderá a las pautas de explotación agrícola tradicionales, necesitándose nuevas producciones y nuevas estructuras productivas" (Oficina del Plan Insular, 1995).

Desde las instancias implicadas en gestionar el PIOT, se alude a la reiterada demanda de intervenir directamente para la conservación de los núcleos centrales de los paisajes agrarios, señalando como prioridad la intervención en las 250 has. que constituye el núcleo central de la Geria (especializada en el cultivo de viñedos): "La Geria se trata de un espacio cuyo elevado grado de artificialidad solamente permite su conservación mediante una atención constante y unas labores de mantenimiento ininterrumpidas" (Oficina del Plan Insular, 1995).

Esta acuciante necesidad la achacan a la absoluta imposibilidad del mantenimiento del cultivo en estas zonas sólo por empresarios privados: "el paisaje agrícola tradicional de Lanzarote, tal y como se conoce, sólo se puede conservar parcialmente en algunas zonas muy específicas y ello mediante una intervención directa y específica de las Administraciones Públicas". Añadiendo: "este paisaje y las formas de cultivo que lo originan, son resultado de la adaptación del campesino conejero a condiciones de vida impuestas por las características geomorfológicas y climáticas del medio, y cuyas formas de vida ya se han superado y, por tanto, tienen serias dificultades de sobrevivir ahora y en el futuro" (Oficina del Plan Insular, 1995)

En ningún caso la clase política señala la imposibilidad del desarrollo agrícola como un sector económico, sin embargo, sí habla de las profundas transformaciones en sus estructuras productivas a las que se vería sometido si este fuera el caso. Esta posibilidad, sin embargo, queda minimizada por la clara visión expuesta en el análisis del sector agrario (Oficina del Plan Insular, 1995), al

referirse al sector como fruto de economías de subsistencias, hoy superadas, por tanto, augurando la desaparición de estas técnicas.

Estas palabras hablan de abandono por parte de la Administración y de mínimas intenciones de desarrollar el sector, puesto que su posible conservación sólo es vista únicamente desde su función de creación de paisaje exótico, único... y como factor de atracción turística. Para ello, sólo es necesario conservar pequeños reductos que reflejen la grandeza, ya pasada, del sector, donde la idiosincrasia de un pueblo sea exhibida.

Actualmente, no existen políticas de incentivación de la actividad, solamente apoyo a determinados cultivos a través de subvenciones (el más ayudado es la vid). Políticas "paternalistas" que lo único que consiguen es la dependencia del agricultor hacia ellas. Por ello, existen hoy sectores en contra de estas ayudas, en las que sólo ven un sistema para que el agricultor siga sin luchar por ser productivo, creando posturas cómodas y mentalidades improproductivas.

La Asociación de Agricultores y Propietarios Agrícolas de Lanzarote (en adelante ASAPAL) opina que esto sólo significa "Pan para hoy y hambre para mañana". Ellos pujan por la creación de planes que empujen e incentiven al agricultor a producir, garantizándoles un precio, puesto que el problema acuciante se encuentra en la comercialización de los productos. Wladimiro Rodríguez Brito (1987) viene proponiendo poner en marcha una política de apoyo a los agricultores y al paisaje agrario basada en: establecer una partida económica por unidad de superficie cultivada, precios de garantía para los productos locales, leyes de ordenación del Territorio y una Ley de Impacto Ecológico que armonice los intereses de los agricultores con nuestro patrimonio socio-cultural.

Por otro lado, los permisos para poner nuevas tierras en explotación son interminables; la burocracia ahoga al agricultor por el fuerte control al que se están sometiendo los movimientos de tierra, con lo que éste termina aburriéndose, por esto y por la falta de información y ayuda a la

que se ve sometido. Entonces, se culpa al PIOT de las dificultades administrativas. ASAPAL opina que esta dificultosa gestión de las tierras ha incentivado el abandono de la actividad.

Pero la polémica no termina aquí. Todo ello se ve agravado por la inexistencia de una "conciencia de grupo" en el sector. Las asociaciones, las cooperativas, etc., no trabajan en conjunto, sino que unas trabajan para desacreditar y reducir la posible influencia (política, informativa...) de las otras. Este sería el primer punto a tratar y solucionar, puesto que si no se logra un trabajo conjunto seguiremos reduciendo los días de vida del sector.

## **CONCLUSIONES**

El sector agrario en general y la agricultura en particular se encuentran hoy en crisis, consecuencia, principalmente, de un claro proceso de terciarización de la economía, que ha acelerado el abandono de las tierras de cultivo. Pasando a jugar, éstas, un papel secundario de mantenimiento de una estética agrícola, que sirve de incentivo turístico y cuya función principal, hoy, no es producir, tal y como tradicionalmente se ha entendido, sino la conservación de la naturaleza y del paisaje como recurso económico, dejando en último término su papel en el patrimonio cultural conejero. Hoy se habla de agricultura de conservación sostenible.

La situación se agrava cuando los planes insulares para el mantenimiento del sector son pobres. Se basan en una política de subvenciones, paternalistas, alegando la inviabilidad de desarrollo del sector y de la conservación de los núcleos centrales de los paisajes agrarios a través de inversión privada únicamente. Todo ello, reflejo de políticas que no están dispuestas a dirigir profundas remodelaciones en la estructura comercial, en la capitalización de las explotaciones y en la mejora en la disponibilidad de inputs. Planteándose, únicamente, subvenciones, con el fin de conservar pequeños reductos que reflejen la grandeza pasada.

El PIOT no se escapa a la crítica, aparece acusado, por determinados agentes sociales, del declive de la agricultura; en muchos casos por la complejidad de las tramitaciones administrativas, falta de información a cerca de los usos permitidos, vaguedad en conceptos claves, incumplimiento de actuaciones indispensables, y un largo etcétera, que le ha valido los descualificativos y la acusación de ser un factor más de influencia en el abandono de tareas agrícolas.

Ahora, se plantean las siguientes cuestiones: ¿Por qué no se conserva este patrimonio sobre la base de su valor cultural? ¿Por qué su valor en cuanto reflejo de una identidad cultural queda minimizado por su valor en cuanto atractivo turístico?

Hoy, el problema que se plantea en el Mundo Rural de Lanzarote es doble: no sólo controlar los usos del suelo sino, además, gestionar adecuadamente unos espacios abandonados, privados de su función de producción primaria tal y como ésta se ha concebido hasta la actualidad. Lo que significa analizar nuevas funciones vinculadas a la preservación de la calidad ambiental y paisajística de la Isla.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Wladimiro Rodríguez Brito. **Canarias: Agricultura y Ecología**. Cabildo Insular de Tenerife. Centro de Cultura Popular de Canarias, 1992.

Cipriano Marín y Ceferino Mendaro. **Turismo y Desarrollo Sostenible. El desafío ante el siglo XXI. Los casos de Lanzarote, Menorca y Sierra de las Nieves**. Comité Español del Programa MaB. Santa Cruz de Tenerife, 1996.

IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios. **El turismo en Canarias**. Instituto de Desarrollo Regional. Universidad de la Laguna. Instituto Español de Turismo. Madrid. 1985.

**Lanzarote: Reserva de la Biosfera**. Tomo VI: *Recursos-territorio-Actividades Económicas*. Consejería de Política Territorial. Gobierno de Canarias.

Oficina del Plan Insular. **Análisis del Sector Agrario**. Cabildo Insular de Lanzarote. Abril, 1995.

## TURISMO Y PLANEAMIENTO EN LA ISLA DE LA PALMA

Rafael Daranas

### TURISMO Y PLANES INSULARES

En 1987, el Parlamento de Canarias aprueba la Ley reguladora de los Planes Insulares de Ordenación (PIO). Planeamiento que mediante determinaciones y directrices que atiendan a la realidad global de las correspondientes Islas tiene la finalidad de definir el modelo territorial a que deben responder los Planes y Normas inferiores.

Canarias cuenta con cuatro Islas en las que, en mayor o en menor medida, el turismo puede considerarse como uno de los subsectores económicos esenciales. Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura están afrontando esta realidad a través de sus respectivos planeamientos insulares. Cada uno de ellos propone diversas medidas, ya sea para encauzar, controlar o fomentar con arreglo a unas nuevas pautas de crecimiento e implantación turística.

Los Planes Insulares de Tenerife y Gran Canaria (pendientes actualmente de su aprobación definitiva), en buena medida, han optado por ofrecer condiciones de calidad y eficacia en su oferta turística que mejore sensiblemente la situación actual, apostando por un conjunto de medidas que permitan reflotar el negocio al aumentar las exigencias de calidad. Estos Planes Insulares se enfrentan decididamente al problema turístico. Lanzarote propone el establecimiento de unos determinados umbrales a la implantación turística (única Isla junto al Hierro, con Plan Insular vigente), lo que ha generado un interesante debate sobre la conveniencia o no de la aplicación de un número de camas.

En el caso de La Palma el turismo no ha alcanzado (ni se prevé de cara al futuro) niveles de intensidad, semejantes a las otras Islas turísticas. Su Plan Insular, cuya redacción se inició

en 1992 y que todavía no cuenta con aprobación definitiva, se encuentra en la actualidad a la espera de su actualización, e incorporación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN).

### EL PLAN INSULAR DE LA PALMA (PIOLP): OBJETIVOS Y CRITERIOS

La actividad turística en La Palma es planteada por el PIOLP como un apartado importante del planeamiento, pero no protagonista. La Palma deberá competir en sectores turísticos muy especializados, su base económica deberá seguir siendo el cultivo del plátano.

Esta afirmación resulta clave a la hora de entender el Planeamiento Insular. La actitud del PIOLP me resulta acorde con el general sentir de la Sociedad Palmera, aunque obviamente no ha gustado a todos y con ello ha revitalizado el repetido debate palmero acerca de qué es, lo que hacemos con los plátanos y los turistas o lo que es lo mismo, qué modelo de desarrollo socioeconómico implantamos en el territorio.

El PIOLP ha sido gestado en un momento de incertidumbre, el plátano estaba y hoy día sigue planeando esa sombra, en clara amenaza por la política comercial europea. Por su parte, el turismo no estaba tan definido como ocho años después, es por ello que el PIOLP reconoce abiertamente la necesidad: *de redactar un plan a la medida de un futuro incierto, que no debe decantarse terminantemente por una determinada línea argumental con exclusión de las demás (radicalismo)*.

No obstante, se debe enunciar cómo reaccionar ante las posibilidades de futuro, que razonablemente se pueden dar y establecer: *cuáles son las medidas que hay que adoptar para aprovechar los aspectos positivos o para atenuar los negativos (PIOLP)*.

Ante la aparición de conflictos en el territorio por el uso turístico, el Plan Insular deberá mediar para que se garantice el buen uso del

territorio, en lo que el PIOLP define como: *en términos de máximo beneficio social y mínimo impacto negativo sobre el medio ambiente.*

Reflexiona el PIOLP acerca de la capacidad de influencia de los Planes Insulares de la siguiente manera: *si bien en otros Planes Insulares se observa una gran confianza en su capacidad para inducir nuevos comportamientos en la operación turística, es difícil mantener el mismo nivel de optimismo desde La Palma como norma de carácter general: un producto turístico es obra de muchos agentes, con diferente grado de cualificación y de lo que dependerá el producto final (...) Las inversiones "normales", la experiencia de varias décadas de negocio turístico en este país, cuyo estilo ni la crisis turística ni un nuevo Plan Insular podrá modificar radicalmente, sino sólo matizar, apuntando un sentido para el cambio.*

Estos condicionantes son reales, y suelen dejar en evidencia lo escrito por los planeamientos. Sin embargo, desde mi punto de vista creo que el Plan Insular de La Palma, a diferencia de los de Tenerife y Gran Canaria (so pena de no ser viables), no se encuentra fuertemente condicionado por los intereses del sector empresarial inmobiliario.

La capacidad de establecer una tendencia turística en la Isla es más amplia que en otras, y sobre todo, se puede partir de un territorio no "muy machacado" por las actividades turísticas, regulando en todo caso las futuras intervenciones en el territorio, mediante un marco adecuado.

## **EL SUELO TURÍSTICO EN EL PLAN INSULAR**

Según el PIOLP, existe una oferta desmesurada de suelo turístico planeado alcanzándose las 66.010 camas, lo que casi multiplica por diez la cifra actual de 7.501 camas.

De esas 66.010 camas planeadas, hay unas 13.000 consolidadas (suma de las existentes y de las que cuentan con planeamiento aprobado o en fase de tramitación avanzada).

Analizaremos el caso de los dos municipios turísticos más significativos: Breña Baja y Los Llanos de Aridane.

La revisión del Plan General de Breña Baja (1995) para el área de los Cancajos determinó una menor densidad en el suelo planeado por los Planes Parciales, lo que supone una disminución del 58 por ciento en el número de camas.

Esta revisión fue posible por el incumplimiento por parte de los promotores del plazo temporal de ejecución de los Planes Parciales, redactados al amparo de la ley del suelo del 56. La Consejería de Política Territorial pudo exigir la revisión de dicho plan y su equiparación a la ley del suelo vigente. Afortunadamente se pudo rectificar un Plan Parcial anticuado, que estaba acorde con un modelo turístico de alta densidad. Por otro lado, en las medianías de Breña Baja están aprobados dos Planes Parciales (Los Dragos y Finca Amado) que prevén el establecimiento de 1.410 camas.

Comparación de las Plazas Turísticas propuestas por el Plan General y el PIOLP, en Breña Baja:

- Plazas Turísticas Existentes, 2.709
- Incremento de Plazas Turísticas previstas por el Plan General antes de su revisión, 7.880
- Incremento de Plazas Turísticas previstas por el Plan General después de su revisión, 4.213
- Incremento de Plazas Turísticas propuestas por el PIOLP, 3.024

EL PIOLP propone como determinación vinculante de ordenación la clasificación como suelo rústico de las áreas no urbanizadas de los sectores de suelo urbanizable programado de uso turístico de Las Salinas y San Antonio, a no ser que se modifiquen sus respectivos Planes Parciales, rebajando su edificabilidad hasta 0,25 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y 75 camas por Ha.

La propuesta esbozada por el PIOLP en su Avance de 1992, es recogida y puesta en mar-

cha en 1995 por la Revisión del Plan General, lo que se constituye como un buen ejemplo para la Isla y su turismo, de cumplimiento del Planeamiento Insular.

En definitiva, parece ser que lo que se hace actualmente en Breña Baja no, "va por mal camino", habrá que ver que pasará cuando se terminen sus actuales Planes Parciales, ya que el actual ritmo de construcción no es sostenible.

Los Llanos de Aridane, tiene el suelo turístico del Plan Parcial Puerto Naos I que ya se encuentra ejecutado y Puerto Naos II aprobado pero sin ejecutar. El Plan Parcial de Charco Verde I necesitó una reforma interior que disminuyó su edificabilidad en un 15 por ciento, que se transfirió para uso hotelero al Plan Parcial Charco Verde II. Por su parte, los Planes Parciales de Aridane Golf y Parque Acuático no han sido aprobados por la Comisión de Urbanismo y Medioambiente de Canarias (CUMAC), por afectar a parte de un Espacio Natural Protegido.

Comparación de las Plazas Turísticas propuestas por el Plan General y el PIOLP, en Los Llanos de Aridane.

- Plazas Turísticas Existentes, 2.403
- Incremento de Plazas Turísticas previstas por el Plan General. Programadas, 11.743. No Programadas, 15.246
- Incremento de Plazas Turísticas propuestas por el PIOLP. Programadas, 4.191. No Programadas, 0.

El suelo destinado a uso turístico en el municipio, resulta para el PIOLP: *un modelo territorial y turístico básicamente convencional, que choca frontalmente con el contemplado por el PIOLP. Ello es así por cuanto supone, en un territorio apenas extenso y ecológicamente frágil, la multiplicación de grandes núcleos turísticos residenciales (hay unas 30.000 plazas en el planeamiento, casi cinco veces más de las existentes actualmente en la Isla).*

A diferencia del anterior caso, aquí el Ayuntamiento no ha desarrollado las recomendacio-

nes del PIOLP, que frenan en parte sus excesivas expectativas turísticas. Por suerte, la ausencia de promotores para llevar a cabo los Planes Parciales, a excepción de Charco Verde (actualmente tramitándose su Plan Parcial), ha salvaguardado el territorio y sus consiguientes e irremediables impactos.

Bien es cierto, que el actual "paraguas" de la Organización Común del Mercado de Europa (OCM) del plátano, ha propiciado desde 1993 un incremento de la rentabilidad del plátano por fanegada (5.000 m<sup>2</sup>) alcanzándose en la actualidad, aproximadamente, los cuatro millones. Además, la caída de los tipos de interés en los bancos no hace atractiva la venta de las explotaciones, a lo que tenemos que añadir el tradicional apego a la tierra del agricultor palmero.

El precio del suelo de las fincas de plátano ha subido enormemente desde 1993 hasta la actualidad, casi duplicándose su cifra, pagándose hoy en día cerca de 6.000 ptas. por m<sup>2</sup> de suelo bruto, si añadimos los costes de urbanización de un Plan Parcial, obtenemos que la posibilidad de poner en marcha estas zonas como áreas turísticas resulta muy difícil.

Los Llanos de Aridane, que cuentan con la densidad de habitantes por superficie mayor de la Isla, no debería comprometer de esta forma su territorio. Sus expectativas turísticas son legítimas, pero en armonía con los objetivos de la Isla y la regulación urbanística propuesta por el Plan Insular.

### **CAPACIDAD TURÍSTICA Y MÍNIMOS DE CALIDAD**

---

Podría pensarse, que por parte del PIOLP lo más lógico hubiese sido haberse decantado por el establecimiento de unos umbrales acerca de las camas turísticas, pero no resulta ser éste el caso. En las condiciones en que se encuentra La Palma qué interés tiene establecer umbrales, que se traducen inmediatamente en superficie clasificada para uso turístico o gene-

ran disputas entre los diferentes municipios: estas falsas expectativas y tensiones son malas para el Plan Insular y su aceptación social vienen a desviar la atención social de los demás aspectos del PIOLP, que son de mayor valor y trascendencia.

Tendencias negativas observadas en el planeamiento (suelo turístico de Los Llanos de Aridane, por ejemplo) no necesitan del establecimiento de un techo de camas como solución única; la determinación de adaptar los planeamientos municipales al PIOLP, una vez este se apruebe definitivamente, corrige los errores detectados.

El estándar de la Ley de Turismo que se refiere a terreno neto o solar, equivale a 100/125 camas por hectárea de terreno bruto o total de la urbanización que es el módulo que va a utilizar el PIOLP.

Asimismo no se establecen estos umbrales de desarrollo turístico, pero si se introduce como ya vimos en el apartado de suelo turístico la determinación vinculante de desclasificación de suelo urbanizable para uso turístico.

### **PROPUESTAS DE REGULACIÓN Y DE MARCO TERRITORIAL PARA LAS FUTURAS ACTUACIONES TURÍSTICAS**

Llegamos a continuación a la propuesta básica del PIOLP acerca de cómo debe entenderse el uso turístico en el territorio insular. Se considera inconveniente la consolidación de nuevos núcleos turísticos (tipo los Cancajos, en Breña Baja) debido a las condiciones fisiográficas y culturales de La Palma.

Por lo tanto, lo conveniente para el PIOLP va a ser que las actuaciones turísticas no se desarrollen en suelo urbanizable y, en virtud a su consideración como elementos autónomos en el territorio y a que cumplan las disposiciones específicas del PIOLP, se autoriza su localización en suelo rústico.

Para ello se establecerían distancias mínimas entre estas actuaciones, así como una normati-

va urbanística concreta. Para las unidades turísticas singulares en suelo rústico (como el caso actual de La Palma Romántica), se les impondrá en el planeamiento un límite de 500 camas y unos índices urbanísticos propios de hoteles de cuatro estrellas en cuanto a superficie por cama, tanto construida como de suelo. Además, se fija un radio de 2 km. en torno a cualquier actuación turística. Se les exigirá la elaboración de un Plan Especial y se les vincula su aprobación a la cesión equivalente de un Plan Parcial residencial, pero realizadas en un lugar de utilidad para el municipio.

El PIOLP también ofrece la posibilidad de la construcción de alojamientos en régimen de apartahotel, que puedan llegar hasta las 1.000 camas, pero con un bajo coeficiente de ocupación, deben autorizarse en áreas visualmente menos destacadas de la geografía insular.

La idea de fondo, la posibilidad de localizar actuaciones decantadas en el suelo rústico no me parece desacertada del todo, si atendemos a la realidad natural y cultural de la Isla. Asimismo se lograría potenciar en parte, las maltruchas economías del medio rural y se atenuaría la especulación inmobiliaria que produce la definición de paquetes de suelo turístico.

Sin embargo, creo que no queda suficientemente reglamentada y desarrollada en este Avance del PIOLP la propuesta de localizar la actividad turística en el suelo rústico. Su importancia exige una mayor atención por el Planeamiento Insular, no vale con esbozarlo, habrá que esperar al documento definitivo para apreciar con detalle esta propuesta.

De momento, en mi opinión, creo que el límite de 500 camas es suficiente, sobre todo en la medida en que puede ser asimilado por el territorio insular, la población local y el municipio. A su vez la demanda turística de la Isla no es excesiva para actuaciones turísticas de 1.000 camas, y aunque lo fuera no sería necesario ceder ante semejantes "tentaciones", pues el turismo debe estar a nuestro servicio no viceversa, y como defiende el PIOLP en repeti-

das ocasiones sólo es un recurso económico complementario a la economía del plátano, que no debe comprometer el territorio.

A su vez, sería de imprescindible cumplimiento la elaboración de un estudio medioambiental específico en el Plan Especial, al localizarse en un suelo con potenciales recursos naturales y culturales. Habría que calibrar muy bien las ventajas y desventajas y sólo en el caso de que saliera airoso el medioambiente se aprobaría su ejecución.

También será conveniente la realización de un estudio económico financiero sobre la viabilidad del proyecto, pues no se puede permitir como ya ha sucedido en el suelo turístico urbanizable, la presencia de esqueletos de edificios inacabados, con el enorme impacto que ello supone.

El radio de 2 km., me parece a priori adecuado, pero habría que especificar si se trata de una medición según una imaginaria línea recta o siguiendo la topografía del territorio.

Sería conveniente poner en marcha esta medida de una manera gradual, restringiendo las actuaciones en suelo rústico en cuanto a su número, (por lo menos en una primera fase de cuatro años), poniendo para ello un tope máximo por municipio, que por ejemplo pudiera ser de 500 camas. De esta manera nos aseguraríamos que la implantación de estas actuaciones turísticas en suelo rústico no entrañara excesivos riesgos al territorio, debido al carácter novedoso de la propuesta, también se lograría que las actuaciones no se concentraran en torno a ningún municipio.

Pasando un balance a los cuatro años, estaríamos en disposición de subsanar los errores detectados y de apreciar la conveniencia de este tipo de propuesta, con la ventaja añadida de no haber comprometido el territorio. Si el saldo es positivo, se puede seguir avanzando en esta idea propuesta por el PIOLP, pero no podemos equivocarnos ante el imprevisible comportamiento de las actividades turísticas que afectan a tan amplio y frágil espacio de la Isla.

Por último, debería existir una oficina técnica en el Cabildo Insular que se encargara de la gestión del PIOLP y sobre todo estudiara cada una de las actuaciones en suelo rústico, en base a los objetivos e intereses comunes de la Isla.

Nos queda por definir el marco jurídico que posibilite la puesta en marcha de este tipo de medida, sin el cual todo lo anteriormente dicho carece de validez. El asunto resulta complejo, debido a la dificultad de clasificar suelo para este tipo de operaciones, para lo que nuestra legislación urbanística autónoma resulta rígida, ya que en 1995 se aprobó la Ley de Ordenación del Turismo de Canarias que en su artículo 57, declara solamente posible el uso turístico del suelo en zonas urbanas o urbanizables, pudiéndose declarar también este uso en asentamientos rurales delimitados. Esta Ley deja sin marco jurídico la propuesta del PIOLP, que debe adaptar su planeamiento a ella, pero como a su vez, ya esta circulando un borrador sobre la nueva Ley del Suelo que recoge la posibilidad de uso turístico del suelo rústico la situación del marco jurídico resulta incierta y con ello se condiciona en gran medida el planeamiento insular, que ya lleva cumplidos ocho años desde su puesta en marcha por el equipo redactor.

## CONCLUSIONES

---

Los objetivos definidos por el PIOLP para el turismo de la Isla vienen a configurar un escenario de futuro, que pasa por un desarrollo condicionado y selectivo de esta actividad.

Su carácter complementario a la economía insular, la oferta turística singular, la experiencia en la aplicación de modelos turísticos con sus correspondientes repercusiones en las otras Islas, la posibilidad de que un Plan Insular sea guía en buena medida lo que se va a hacer, pues lo hecho hasta ahora no ha sido excesivo y no condiciona fuertemente el devenir futuro. Son posibilidades, ya planteadas

por el PIOLP que deben reafirmarse tras su aprobación definitiva.

No hay excusas en La Palma para permitir despilfarros de sus recursos naturales y para comprometer negativamente su territorio, pues existe una planificación turística (PIOLP) y una Administración Pública competente, el Cabildo, que garantice el cumplimiento de los intereses generales de toda la Isla y, por otra parte las necesidades económicas de la Isla no resultan acuciantes para la población; sólo los intereses puntuales de algunos agentes económicos, ávidos de invertir capital o de obtener rendimientos económicos a corto plazo pueden empañar el asunto.

Como dice un proverbio español: *no se pueden hacer tortillas sin romper huevos* y esto deben asumirlo hasta los más conservacionistas, de lo que se trata pues es de que sólo se rompan aquéllos que sean imprescindibles. Por ello, teniendo unos objetivos definidos, una planificación y un desecho general de la Sociedad Palmera de hacer las cosas diferentes y con cuidado, el cumplimiento de las líneas de estrategia ya comentadas, resulta viable, pues tenemos los medios e instrumentos necesarios para ello.

La singularidad de su Naturaleza exige extremadas precauciones y, en buena lógica, una actitud selectiva respecto a las actividades que se quieren instalar en la Isla. Para MACHADO CARRILLO (1989), desde una perspectiva de las Ciencias Naturales: *Canarias no puede ser homologada a un territorio cualquiera, desarrollar en Canarias es como jugar a la pelota en una tienda de porcelana.*

Su paisaje volcánico, la diversidad de sus recursos, la riqueza de sus ecosistemas y el contraste de sus paisajes, constituye un importante "fondo de comercio" en términos turísticos y asumiendo que el turismo aprecia todo lo que sea diferente respecto a su lugar de origen, hay que definir y luego aplicar convenientemente un modelo turístico acorde para la isla de La Palma.

Aunque la isla de La Palma resuelva no vender su alma al negocio turístico debe asumir y comportarse con vocación hacia ese turismo específico que pretendemos conseguir. Si se limita el desarrollo turístico, se permite por otra parte seleccionar lo que venga, pues existe demanda por parte de un turismo amante de la naturaleza y de relacionarse con los lugares locales, interesado en el reposo y en el sosiego.

## BIBLIOGRAFÍA

---

Compañía Planificadora. **Plan Insular de Ordenación Isla de La Palma.** Avance. Excmo Cabildo Insular de La Palma. 1992.

García Rodríguez, L. **Emigración y Agricultura en La Palma.** Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno de Canarias y Excmo. Cabildo Insular de la Palma. 1992.

Machado Carrillo, A. **Ecología, Medioambiente y Desarrollo Turístico en Canarias.** Conferencia Mundial sobre el Desarrollo del Turismo y el Medioambiente, Puerto de la Cruz, Tenerife. 1989.

## EL TRANSPORTE TERRESTRE EN TENERIFE

Carlos Navalón

### INTRODUCCIÓN

El estudio del transporte terrestre en una isla, como es Tenerife, tiene especial relevancia debido a las consecuencias que sobre el territorio tienen las características de movilidad de las personas así como la creación e integración de las infraestructuras que soportan tales desplazamientos. En una sociedad como la actual en la que se produce un gran número de desplazamientos, las necesidades de unas infraestructuras que los faciliten está reñida con la conservación de un medio ambiente de calidad en un espacio insular en el que la única forma de moverse por el territorio con cierta rapidez es a través del transporte por carretera.

### EL PARQUE MÓVIL EN TENERIFE ENTRE 1970 Y 1996

La realización de este apartado se vio dificultada por la ausencia de la información requerida. Fue necesario acudir a distintas fuentes para lograr aglutinar un mínimo de información coherente y que se remontara en algunas décadas hacia el pasado. En este sentido, sólo fue posible adquirir datos del parque móvil de vehículos en la provincia de Santa Cruz de Tenerife para el período comprendido entre 1970 y 1996 ya que las fuentes consultadas no disponían de la información a escala insular. Sin embargo, sí se pudo disponer de gran cantidad de datos para la Isla entre 1991 y 1996. En ambas fechas el parque de vehículos insular representaba cerca de un 90 por ciento del provincial. Tal cifra puede ser indicativa y podemos suponer que ese porcentaje fuera válido para años anteriores.

El parque de vehículos provincial se multiplicó por más de siete desde 1970 hasta 1996. Tal fenómeno se debió fundamentalmente al

espectacular aumento registrado por el parque de turismos de tal forma que en 1970 representaba dos terceras partes del total y en 1996 constituían las tres cuartas partes del mismo.

Por otro lado, disponemos del número de vehículos destinados a alquiler, información relevante ya que este sector está estrechamente vinculado a la actividad predominante en Tenerife. El número de éstos experimentó un crecimiento espectacular (91,1 por ciento) entre 1991 y 1996. Lo reducido de la secuencia temporal imposibilita ahondar más en este hecho pero sí se debe destacar que del total de los vehículos de alquiler, entre el 90 y el 95 por ciento de los mismos eran turismos siendo esta proporción creciente entre ambos años.

Las cifras referidas han de ser analizadas en función del territorio que nos compete y que se trata de un espacio ciertamente reducido y frágil en el cual un crecimiento tan espectacular en el número de vehículos tiene una incidencia sobre el territorio que es muy distinta a la que se diera en el espacio peninsular. El crecimiento en el parque de vehículos, impulsado principalmente por los turismos, ha facilitado la movilidad de las personas lo que ha producido un incremento en la demanda de carreteras cuya presencia en el espacio insular ha crecido significativamente en las últimas décadas. Además, el predominio del turismo como medio de transporte y la utilización individualista del mismo provoca que la oferta de viario sea insuficiente en casos específicos. Por todo ello hay que tener en cuenta que las particularidades de un territorio isleño requieren de la búsqueda de alternativas específicas que sean más respetuosas con el medio que nos rodea.

### LA MOVILIDAD EN TENERIFE

El conjunto de desplazamientos efectuados en las carreteras de Tenerife fue objeto de estudio por parte del *Plan Insular de Ordenación Territorial* (PIOT). A continuación pasa-

mos a exponer las principales aportaciones de dicho trabajo. Asimismo, analizaremos el mapa de aforos correspondiente al año 1996.

En primer lugar, podemos destacar que Tenerife, y en su conjunto Canarias, poseen una densidad de carreteras que casi dobla la media española. Sin embargo, se apunta que la Isla necesita una red densa a causa de sus condiciones morfológicas y de la ausencia de medios de transporte interiores alternativos al efectuado por carretera. Además, la proporción de red con respecto a la población que la utiliza es menor que la registrada para otras comunidades autónomas lo que evidencia el nivel de congestión de la red.

Por otro lado, la proporción de vehículos por cada mil habitantes es algo superior en Tenerife que en el resto de España, pero lo es mucho más si nos referimos a su número por longitud de red. Este último indicador es preocupante teniendo en cuenta el ritmo de crecimiento experimentado por el parque móvil.

Por otro lado, el volumen y la estructura del parque de vehículos así como la movilidad registrada están sometiendo a la densa red de carreteras insular a un uso tal que ni siquiera la posibilidad de ampliar tal red se vislumbra como solución. Por otra parte, en nuestra opinión, tal opción debe ser sustituida por otras puesto que el reducido espacio insular no debe ser continuamente alterado por la continua creación de infraestructuras viarias que presionen más el frágil medio isleño.

Asimismo, se destacó el valor urbanizador de la red viaria insular. La construcción de nuevas vías ha supuesto la disminución del uso de otras existentes modificando el sistema de acceso al territorio y generando unos nuevos puntos de localización de las actividades. Éste es el caso de la apertura de la autopista TF-1 que atrajo nuevos asentamientos de población más cercanos a la costa y la localización de actividades en torno al trazado de esta importante vía terrestre.

Estos mismos fenómenos o similares se registrarían en el caso de que el cierre del anillo insular se llevase a cabo. Este proyecto, que en nuestra opinión no es necesario, traería consigo las siguientes consecuencias. En primer lugar, la implantación de una infraestructura de tal envergadura supondría una degradación ambiental para la zona afectada, es decir, el arco noroccidental de Tenerife. Por otro lado, están las consecuencias urbanísticas, esto es, tal proyecto induciría la construcción de más edificaciones y la instalación de nuevas actividades económicas que, a su vez, supondrían una mayor demanda de servicios lo que nuevamente incidiría sobre el medio ambiente. Asimismo, se incrementaría de forma notable la movilidad.

El aumento en los desplazamientos terminaría generando congestión de tráfico con lo que este problema se presentaría de nuevo. Por otro lado, también significaría una mejora en la accesibilidad a esa zona, hecho en principio positivo pero que, a medio y largo plazo, supondría otro obstáculo al mantenimiento de un medio ambiente de calidad, ante el incremento de los desplazamientos en vehículos privados por las nuevas infraestructuras construidas y en detrimento del transporte colectivo. En síntesis, tal proyecto provocaría un importante deterioro medioambiental en esa porción del territorio insular.

Por otro lado, el PIOT realizó un estudio de movilidad a través de encuestas para determinar sus principales características. Para ello elaboró una delimitación comarcal atendiendo a los siguientes criterios: población, infraestructuras y usos del suelo. El estudio de movilidad llegó a las siguientes conclusiones: el gran peso del tráfico dentro de la propia comarca (superior al 50 por ciento), el recorrido generalmente corto de los viajes (un 25 por ciento restante no sobrepasa la comarca inmediata), el poco peso de los viajes entre comarcas próximas no inmediatas, el valor de atracción de los grandes núcleos urbanos (Santa

Cruz de Tenerife y La Laguna) y turísticos (Puerto de la Cruz, Las Américas y Los Cristianos), que son los principales generadores de los viajes de largo recorrido.

Este estudio no tuvo en cuenta los motivos que generan los desplazamientos por lo que, en este sentido, sólo podemos avanzar hipotéticamente que la principal causa de los mismos sea la laboral incluyendo los estudios y aquellos viajes que se realizan a los grandes centros urbanos para hacer uso de los servicios que allí se ofertan. También existe un significativo volumen de desplazamientos protagonizados por los turistas, muchos de los cuales emplean coches de alquiler en su recorrido por la Isla.

Con respecto a las intensidades medias diarias, podemos empezar el comentario apuntando que existen tres puntos de gran concentración de tráfico: el gran conjunto urbano formado por La Laguna y Santa Cruz de Tenerife, el Valle de La Orotava y el área turística de Las Américas y Los Cristianos. Éstas constituyen las zonas más pobladas de la Isla y son las que registran mayores intensidades de tráfico aunque la primera de ellas presenta unas cifras muy superiores a las restantes.

En las vías que conectan estas tres zonas se registran asimismo las más importantes intensidades de tráfico. El área comprendida entre los municipios de San Juan de la Rambla por el Norte y parte del municipio de Adeje por el Sudoeste registra las menores intensidades medias diarias si bien las zonas más cercanas a los grandes núcleos turísticos aún presentan un importante movimiento de vehículos que va decreciendo según nos alejamos de los mismos.

### **EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO (TITSA)**

---

TITSA es la empresa que realiza el servicio regular de guaguas en Tenerife. La empresa contaba en 1997 con más de 400 vehículos cuya edad media era de 6,2 años estando una

cuarta parte de los mismos por debajo de los 5 años. El parque de guaguas de TITSA representaba algo más del 20 por ciento del total de vehículos de la misma clase matriculados en la Isla. El resto correspondía a todos aquéllos destinados al servicio discrecional principalmente en relación con la actividad turística.

El parque de guaguas de TITSA ha crecido de forma progresiva en los últimos años paralelamente al aumento de líneas ofertadas, al de pasajeros transportados y al de kilómetros recorridos. El sistema de tarifas de la empresa distingue tres tipos en función de los kilómetros efectuados por el viajero. La empresa no beneficia de manera especial a aquellos pasajeros que efectúan viajes de medio y largo recorrido ya que las tarifas/kilómetro para este tipo de desplazamientos, aunque inferiores, están muy cercanas a las establecidas para los de corta distancia lo que provoca que los de largo recorrido resulten particularmente gravosos. Tampoco se diferencia entre los usuarios que hacen viajes de corto recorrido pagando todos ellos una tarifa única independientemente de que su viaje sea de uno u once kilómetros. En cualquier caso, la empresa ofrece la posibilidad de rebajar el precio de los billetes mediante la adquisición de un bono.

La empresa cuenta con dos tipos de servicio: el transporte urbano que afecta sólo al municipio de Santa Cruz de Tenerife y el interurbano que se extiende por toda la Isla. Por lo que se refiere al primero de ellos, su media mensual de viajeros es relativamente constante a lo largo de todo el año habiendo, no obstante, un ligero descenso de la misma en los meses estivales (agosto y septiembre). La media mensual de los viajeros del transporte interurbano también sufre un descenso en los meses veraniegos pero al mismo tiempo se comporta de forma menos regular que la del transporte urbano ya que se mantiene también baja respecto al resto de los meses durante la primavera.

Por lo que a la demanda por días de la semana se refiere, existe una diferencia notable

entre el número de viajeros que hacen uso del servicio de transporte colectivo los días laborables y el que se registra los fines de semana. Ello nos indica el tipo de necesidades que mayoritariamente satisface este servicio, es decir, la mayoría de las personas que opta por ir en guagua lo hace para ir a su lugar de trabajo, al de estudios o para realizar ciertas tareas que no se pueden llevar a cabo durante los fines de semana. Por otro lado, hay que matizar que el descenso de demanda del transporte interurbano no es tan acusado como el observado para el urbano lo que puede ser atribuido a la posibilidad de que los usuarios empleen la guagua para visitar otros municipios como actividad de ocio.

La empresa ofrece más de 150 líneas por los municipios de la Isla, aunque de manera desigual, de las cuales cerca de una tercera parte presentan recorridos inferiores a los 10 kilómetros, una cuarta parte está constituida por líneas que realizan tramos largos (superiores a 30) y el resto efectúan recorridos cuyas distancias fluctúan entre los 10 y los 30 kilómetros.

Tras un exhaustivo análisis del servicio colectivo ofrecido por TITSA a escala municipal se puede concluir que la mitad de los municipios de Tenerife (que suponían un 28 por ciento de su población de hecho en 1991) cuentan con un servicio de transporte colectivo insuficiente con pocas líneas, de capacidad insuficiente y frecuencias muy incómodas. Por otro lado, hay once municipios (que albergan algo más de un 18 por ciento de la población de hecho insular) que cuentan con un servicio que hemos considerado regular. En este caso las carencias son diferentes según los casos. Hay algunos en los que la frecuencia es muy incómoda (como Adeje, Arafo, Arico, Fasnia, Granadilla y Güímar). En otros el número de líneas es reducido y/o la capacidad ofrecida es insuficiente (como Adeje, Granadilla, Güímar, La Matanza de Acentejo y Puerto de la Cruz). Y en otros, las velocidades comerciales consti-

tuyen el principal problema (como El Sauzal y Tacoronte).

Por último, sólo cinco municipios disponen de un servicio de transporte colectivo que hemos calificado de aceptable (Candelaria, El Rosario, San Miguel, La Laguna y Santa Cruz de Tenerife). De éstos, en los tres primeros el problema fundamental lo constituyen unas bajas frecuencias. Por su parte, los dos municipios con más población cuentan con una oferta de servicio significativa pero sus velocidades comerciales son muy bajas teniendo en cuenta que muchas de estas líneas efectúan sus recorridos por las zonas con tráfico más intenso. Se consideró que ningún municipio goza de un servicio bueno.

Es decir, un importante volumen de la población tinerfeña no dispone de una oferta de transporte colectivo que se ajuste adecuadamente a su demanda que se caracteriza principalmente por ser diaria y por responder a motivos laborales incluyendo los estudios, aunque no se descarten otros como las compras o el ocio. Es decir, sólo el turismo le garantiza una libertad de movimientos acorde con sus necesidades de movilidad por un coste económico superior al que supone viajar en guagua.

Sin embargo, un análisis del transporte colectivo no ha de ser enfocado exclusivamente desde este punto de vista. Desde una perspectiva más amplia hay que tomar en consideración que este tipo de transporte es beneficioso en términos ecológicos ya que su consumo de energía por persona transportada y la contaminación que genera son muy inferiores en términos comparativos a los de un turismo y ayuda a descongestionar el tráfico, hecho que repercute de forma beneficiosa sobre el medio ambiente, no sólo por el ahorro energético y por la disminución de emisiones contaminantes sino porque su uso en detrimento del turismo hace menos necesarias las infraestructuras en nuevas carreteras o la ampliación de las existentes.

## EL TRANSPORTE TERRESTRE EN UN ESPACIO INSULAR

La Isla cuenta con una superficie reducida y una orografía accidentada que condiciona un trazado de las carreteras sinuoso y de elevado coste económico. Asimismo, es un territorio que cuenta con una elevada densidad de población. Al tratarse de un espacio insular frágil y reducido cualquier intervención sobre este territorio que suponga la creación de nuevas infraestructuras de transporte terrestre ha de ser estudiada meticulosamente debido al impacto que este tipo de obras genera.

Tenerife, que es un destino turístico que puede ofrecer, entre otras cosas, unos paisajes naturales y culturales atractivos, cuenta en la actualidad con una muy densa red de carreteras que no ha hecho más que crecer en los últimos años y que previsiblemente lo va a seguir haciendo debido a las inversiones que se han previsto para un futuro inmediato. El objetivo de estas infraestructuras no es otro que el de facilitar y mejorar las comunicaciones interiores. Sin embargo, la consecución del mismo a través de estas obras ya es seriamente cuestionada.

El incremento tan espectacular del parque de vehículos insular en los últimos 30 años y, sobre todo, el que ha estado experimentando más recientemente (ambos representados mayoritariamente por la evolución del parque de turismos) hacen prácticamente inviable la posibilidad de solucionar los problemas de congestión del tráfico mediante la opción que se ha elegido siempre. La tendencia creciente del parque móvil así como la mayor movilidad de las personas no pueden ser satisfactoriamente compensadas mediante la continua creación de nuevas carreteras porque tal elección sólo sería efectiva con unas inversiones anuales enormes y, consiguientemente, con unos impactos ambientales muy perjudiciales e irreversibles para la Isla.

Como se vio anteriormente, Tenerife presenta tres puntos con una intensidad media diaria

mayor entre los cuales también se produce un importante número de viajes. Precisamente, en la vertiente septentrional de la Isla y en su incipiente área metropolitana se están llevando a cabo fuertes inversiones en materia de carreteras para ampliar la capacidad de las existentes y crear otras nuevas.

Estas inversiones son vistas como condición necesaria e indispensable para mejorar la circulación evitando las continuas retenciones que genera el denso tráfico que aquí se produce. Desde nuestro punto de vista, tal opción, además de suponer un continuo deterioro del medio, no constituye una solución efectiva y únicamente concede algunos años de mejora en las comunicaciones por carretera hasta que nuevamente el incremento de movilidad de las personas y su uso mayoritario del vehículo privado vuelvan a congestionarlas.

Frente a la situación imperante podemos situar el transporte colectivo de pasajeros. La calidad del servicio de guaguas de la Isla es mediocre en términos generales. Es relativamente caro, ofrece unas velocidades comerciales, en su mayoría, muy poco atractivas y unas frecuencias muy incómodas para sus usuarios. Además, el servicio ofrecido es tremendamente desigual de unos municipios a otros.

Con estas características y ante la ausencia de un modo de transporte alternativo al realizado por carretera como el ferroviario, es comprensible que la mayor parte de la población que se pueda permitir la compra y el mantenimiento de un turismo opte por éste como principal medio de transporte. Indudablemente, las consideraciones ecológicas y ambientales tienen escasa relevancia en la toma de esa decisión. En este sentido, factores tales como la comodidad, la eficacia y la rapidez son los que verdaderamente influyen a la hora de decidirse a adquirir un coche.

Por todo ello, además de la necesaria mejora en el servicio de guaguas, la introducción del transporte ferroviario ha de ser una opción a considerar. Ésta vendría representada por el

metro ligero o tranvía cuya introducción está siendo estudiada en varias ciudades españolas de rango medio. Este medio de transporte satisface una demanda de entre 2.000 y 25.000 plazas/hora, ocupa mucho menos espacio que los automóviles, ofrece unas frecuencias en torno a los 5 minutos (incluso menos en horas punta) con unas velocidades comerciales que oscilan entre los 12 y los 40 kilómetros por hora según el trazado por el que discurra. Tanto por sus prestaciones como por ser un medio de transporte que respeta el medio ambiente, la reimplantación del tranvía en la Isla mejoraría y complementaría el servicio de transporte colectivo realizado por las guaguas en aquellas zonas donde los desplazamientos son más numerosos.

Así pues, en nuestra opinión, el tranvía sería un proyecto que se ajustaría adecuadamente a la demanda de movilidad existente entre los dos núcleos demográficos más importantes de la Isla, es decir, Santa Cruz de Tenerife y La Laguna. Ambas ciudades suman una cifra superior a las doscientas mil personas con unas densidades de población altas con lo que la demanda potencial es, en principio, suficiente para hacer viable tal proyecto.

Este servicio interurbano requiere unas inversiones altas que, como en diversas ciudades europeas, pueden ser parcialmente financiadas por las administraciones central y local y cuyos costes de explotación pueden ser sufragados en parte por las tarifas. Por otro lado, la larga vida útil de este medio de transporte hace más viable las inversiones necesarias para su implantación. Por último, este proyecto no sólo facilitaría las relaciones entre ambas ciudades de una forma respetuosa con el medio ambiente sino que recuperaría la tradición del tranvía anteriormente existente.

Sin embargo, la situación actual nos lleva a pensar que el transporte colectivo efectuado por las guaguas ha de mejorar notablemente para tratar de alcanzar un nivel de servicio tal que su explotación aumente. Esta vía no ofre-

ce una solución completa y definitiva pero, al menos y en espera de la posible reimplantación del tranvía, que tampoco constituye por sí misma una solución total, debe ser considerada seriamente puesto que es más respetuosa con el medio natural y cultural insular en comparación con el uso mayoritario del vehículo privado. El uso racionalizado del turismo y la elección más generalizada del transporte colectivo constituyen una combinación ideal para tratar de solventar no sólo los problemas del transporte en la Isla sino para conservar sus paisajes y mejorar la calidad de vida.

## CONCLUSIONES

---

A modo de conclusión, se puede indicar que el incremento experimentado por el parque de vehículos insular, el crecimiento de movilidad de las personas y un uso generalizado del turismo para llevar a cabo esos desplazamientos requieren de la continua construcción de nuevas carreteras o de la ampliación en la capacidad de las existentes.

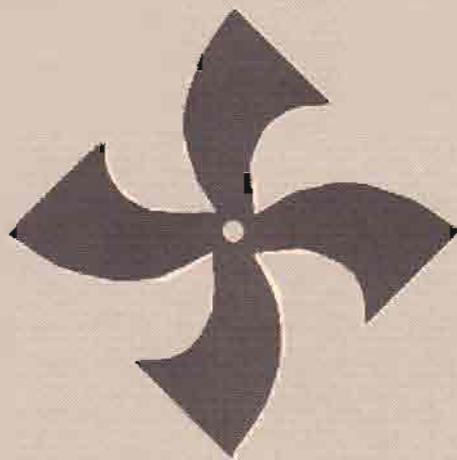
El creciente tráfico no sólo contamina la atmósfera sino que hipoteca una porción significativa del suelo insular que es destinado a la dotación de infraestructuras de transporte terrestre hasta tal punto que la red de carreteras de Tenerife dobla la del conjunto del Estado en un territorio que tiene unas particularidades físicas que hacen de la Isla un espacio frágil y reducido. Al margen de que suponen una mejora en las comunicaciones interiores, hecho que, en la actualidad y para nuestro caso, es muy cuestionable, estas infraestructuras deterioran el peculiar paisaje natural y cultural isleño.

Dichas infraestructuras, como el proyecto del cierre del anillo insular, impulsan la promoción inmobiliaria, facilitan un incremento de la movilidad en vehículo privado así como una disminución de la accesibilidad en transporte público provocando todo ello saturación urbana y, consiguientemente, una degradación ambiental notable. Es decir, las peculiaridades

y belleza del paisaje de Tenerife, que es patrimonio de todos y constituye uno de los principales atractivos para los numerosos visitantes que la eligen para pasar sus vacaciones, han de ser consideradas como una fuente de ingresos para su economía que, por tanto, deben ser respetadas.

En este sentido, dada la ausencia de transporte ferroviario en forma de tranvía, cuya

aplicabilidad a algunas zonas de Tenerife parece viable, el servicio de guaguas debe mejorar para ofrecer a las personas que necesiten desplazarse una alternativa a la utilización del turismo que sea más respetuosa con el medio ambiente y que, de esta manera, haga innecesarias las gravosas inversiones en nuevas carreteras y en la ampliación de las numerosas ya existentes.



**FUNDICOT**  
**ASOCIACIÓN INTERPROFESIONAL**  
**DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**