

---

# **ARTÍCULOS**

---



# EL DESARROLLO URBANO TURÍSTICO DE FUERTEVENTURA: LA BÚSQUEDA DEL DESARROLLO SOSTENIBLE VERSUS AL CRECIMIENTO CONSTRUCTIVO MASIVO

**Alejandro González Morales**

**Silvia Sobral García**

**José Ángel Hernández Luis**

**Matilde Armengol Martín**

Departamento de Geografía. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

agonzalez@dgeo.ulpgc.es, ssobral@dgeo.ulpgc.es, jhernandez@dgeo.ulpgc.es, marmengol@dgeo.ulpgc.es

## RESUMEN

La isla de Fuerteventura presenta un gran conjunto de oportunidades para convertirse en un destino turístico de calidad, pues su clima, playas, paisajes, tranquilidad... son una buena prueba de ello. Sin embargo el modelo de desarrollo utilizado en la Isla en los últimos años, sobre todo a partir de la década de los noventa, ha propiciado un excesivo crecimiento que ha colocado al propio sector en una situación difícil donde la oferta comienza a ser superior a la demanda, y donde la capacidad de carga de algunos lugares ha sido ya superada.

**Palabras claves:** turismo, Fuerteventura, desarrollo sostenible, capacidad de carga.

## ABSTRACT

Fuerteventura's urban tourist development: the search of the sustainable development versus to the constructive massive growth.- Fuerteventura's island presents a great set of opportunities to turn into a tourist destination of quality, so his climate, beaches, landscapes, tranquility ... they are a good test of it. Nevertheless the model of development used in the Island in the last years, especially from the decade of the nineties, has caused an excessive

---

Fecha de recepción: junio 2010.

Fecha de aceptación: abril 2012.

growth that he has placed to the own sector in a difficult situation where the offer begins to be superior to the demand, and where the capacity of load of some places has been already overcome.

**Key words:** tourism, Fuerteventura island, sustainable development, capacity of load.

## I. INTRODUCCIÓN

El objetivo de este artículo es estudiar la evolución del desarrollo turístico de la isla de Fuerteventura, haciendo especial hincapié en la configuración espacial y económica del producto turístico y en la trayectoria de esta actividad en la isla, en otras palabras las distintas fases por las que ha pasado esta actividad económica en este espacio de las Canarias Orientales.

El turismo constituye la principal fuente de riqueza económica en la actualidad en la isla, aunque esto no siempre ha sido así, pues hasta los años setenta del siglo XX las actividades del sector primario (agricultura, ganadería y pesca) eran los principales baluartes de la estructura económica insular.

El turismo, tanto la llegada de turistas y sus pernoctaciones como el negocio inmobiliario constructivo, origina en la isla en torno al 70% del producto interior bruto y da empleo a más del 60% de la población activa. Es la principal actividad, con diferencia, de la isla y del conjunto del Archipiélago. Ocupa buena parte de la costa oriental de Fuerteventura, en especial en los municipios de La Oliva, Pájara y Antigua, en cambio está poco desarrollado por la costa oeste y por el interior. La modalidad predominante es el turismo de sol y playa, en cambio el resto de los turismos (rural, congresos, deportivos,...) tienen escaso impacto económico y espacial hasta el presente.

El desarrollo turístico ha pasado por tres etapas bien diferenciadas: la primera abarca el periodo anterior a los años setenta, es la fase preturística o prototurística, en la que hay una escasa infraestructura alojativa, y pocas entradas de turistas, ya que más bien eran viajeros. Estos visitantes buscaban en la isla un clima benigno, paisaje original, sobre todo por la composición geológica y las estructuras geomorfológicas. Además también comerciantes que recalaban en el Archipiélago en viaje de tránsito hacia el sur de África, con lo cual sus estancias se convertían en muchas ocasiones, en unas más o menos prolongadas vacaciones que les permitían conocer las singularidades isleñas e incluso hacer algunos negocios con las producciones locales, sobre todo cal, sal, barrilla y cochinilla (Álvarez Alonso, 1981).

La segunda etapa abarca la década de los setenta y de los ochenta del siglo XX. Durante este periodo se gestan dos de los principales núcleos turísticos de la isla: Corralejo, en el término municipal de La Oliva, y Costa Calma, en las playas de sotavento del Macizo de Jandía, en el municipio de Pájara. La superficie que se ocupa por promociones turísticas asciende a 576 has., cantidad exigua si se la compara con las 9.641 has que se aprobaron para urbanizaciones turísticas y residenciales, por consiguiente el crecimiento sigue estando dentro de unos parámetros que no superan la capacidad de carga de estas zonas, por lo que para esta fase se puede hablar de un desarrollo sostenible en el sector.

Esto mismo ocurrió en otros ámbitos del Archipiélago Canario con evoluciones del sector turístico de similares características, aunque en otras islas como Gran Canaria y Tenerife el fenómeno del turismo de masas se inicia desde la década de los años sesenta del siglo XX (Martín Martín, V.O, 1999; Nadal Perdomo, I. et al., 1983; y Rodríguez Martín, J.A. et al., 1978). Por su parte La Gomera, El Hierro y La Palma comienzan su andadura turística con un evidente retraso respecto a las Canarias Orientales (Hernández Luis, J.A, 2008)

La tercera etapa se inicia a partir de los años noventa del siglo XX, y sobre todo en lo que lleva transcurrido del actual. La isla experimenta ahora un notable crecimiento de urbanizaciones y de planes parciales aprobados en el periodo anterior a la Moratoria Turística (antes del 2000)<sup>1</sup>, como después de aprobada esta ley.

El número de plazas hoteleras y extrahoteleras se multiplica por diez en este periodo, sobre todo las relativas a los apartamentos frente a los hoteles. Ello es debido a que los planes aprobados, pero no construidos o ejecutados, antes de la moratoria ahora se comienzan a realizar, ya que los ayuntamientos no pueden detener el proceso debido a las altas indemnizaciones que tendrían que pagar a los propietarios del suelo.

Esto ha propiciado que la Moratoria tenga escasa incidencia, pues como demostraremos más adelante hay toda una serie de subterfugios legales para evitar la aplicación de la misma, y lo que es más importante, que no tiene carácter retroactivo. Por consiguiente, los planes parciales ya aprobados y no ejecutados, que eran muchos, se tiene que indemnizar al propietario o permitirle que construya, debido a que no hay suficiente capital para sufragar a los promotores inmobiliarios sus planes ya aprobados.

La administración actual, tanto autonómica como insular, intenta frenar este proceso con la ley de Directrices del turismo (Ley 19/2003) por un lado, y con la aprobación del PIOF (Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura) por otro, pero ambas llegan demasiado tarde, pues lo construido es realmente importante en la isla en los últimos veinte años. Este fenómeno también presenta similares características en las islas de Gran Canaria y Tenerife; no así en otras como El Hierro, La Palma o La Gomera.

El estudio se centra en los municipios de Pájara, La Oliva, Antigua y Puerto del Rosario y en menor medida en Betancuria y Tuineje, ya que la importancia de estos últimos es menor por tener escasa oferta de alojamientos turísticos. En este sentido vamos analizar el crecimiento urbanístico – turístico a través de los diferentes planes parciales que se han ido aprobando desde inicios de los setenta. También nos ocuparemos de los procesos especulativos que se han dado con los cambios de uso del suelo para incrementar el valor del mismo. Por último, estudiaremos las urbanizaciones que se promovieron y no se construyeron para especular y aumentar las plusvalías y los beneficios finales de las operaciones inmobiliarias, constituyendo éstas un lucrativo negocio, a veces incluso mayor que la propia explotación turística de los alojamientos hoteleros y extrahoteleros, tal como demostraron Guerra Talavera y Pérez García (Guerra, 2000).

---

1 La Moratoria turística es la ley de Directrices del turismo (Ley 19/2003) cuya filosofía inicial era parar la vorágine constructiva que se desató en el Archipiélago a finales del siglo XX, pero que sin embargo no logró su objetivo principal por la gran cantidad de planes parciales y plazas que habían sido aprobados con anterioridad a la redacción de esta ley y que ahora se ejecutan ante la imposibilidad de construir nuevas plazas, pues la norma no tiene carácter retroactivo.

La hipótesis principal de este artículo plantea que el negocio inmobiliario es indisoluble del propio turístico, es decir van estrechamente unidos, pues no se entiende el uno sin el otro (Gaviria, 1974). En otras palabras, antes de comenzar la explotación turística de un lugar, es decir recibir a clientes para que ocupen las plazas de los hoteles, bungalows y apartamentos, bien mediante tours operadores o de forma directa, ya se han realizado una serie de acciones previas para acondicionar el núcleo turístico. Muchas veces esto sólo se realiza en el plan parcial, pero luego no se lleva a término el desarrollo de la infraestructura viaria, los alojamientos turísticos, los servicios de ocio, gastronomía, áreas comerciales,..., para poder especular con el suelo (Martín 2004).

Asimismo el territorio donde se asienta esta actividad es recalificado, cambiando su uso y su valor, y pasando la propiedad por varios dueños y promotores inmobiliarios. En definitiva, que la explotación de la actividad turística es sólo una pieza más de un importante entramado de negocios, que comienza con el cambio de uso de la naturaleza prístina (una playa, un espacio litoral,...) o espacio rural (zonas de cultivos, zonas en la actualidad no labradas o eriales), hasta convertirlo en un espacio urbano con todas las nuevas funciones y servicios que ello conlleva.

En este tránsito se ha producido un importante cambio de valor del suelo y se han generado múltiples plusvalías y beneficios para los propietarios del suelo y para los agentes especuladores, como bien señala Vera Galván: «El turismo es una actividad que tiene como finalidad la elaboración de un mercancía específica. Tal mercancía es naturaleza producida de tal modo que resulte naturaleza prístina en apariencia. Más que ninguna otra actividad, en el turismo se pone énfasis en la segregación de porciones de la naturaleza en los que no aparezcan elementos artificiales, pero esa segregación espacial es una operación humana, o si se prefiere, un artificio». (Vera, 1987).

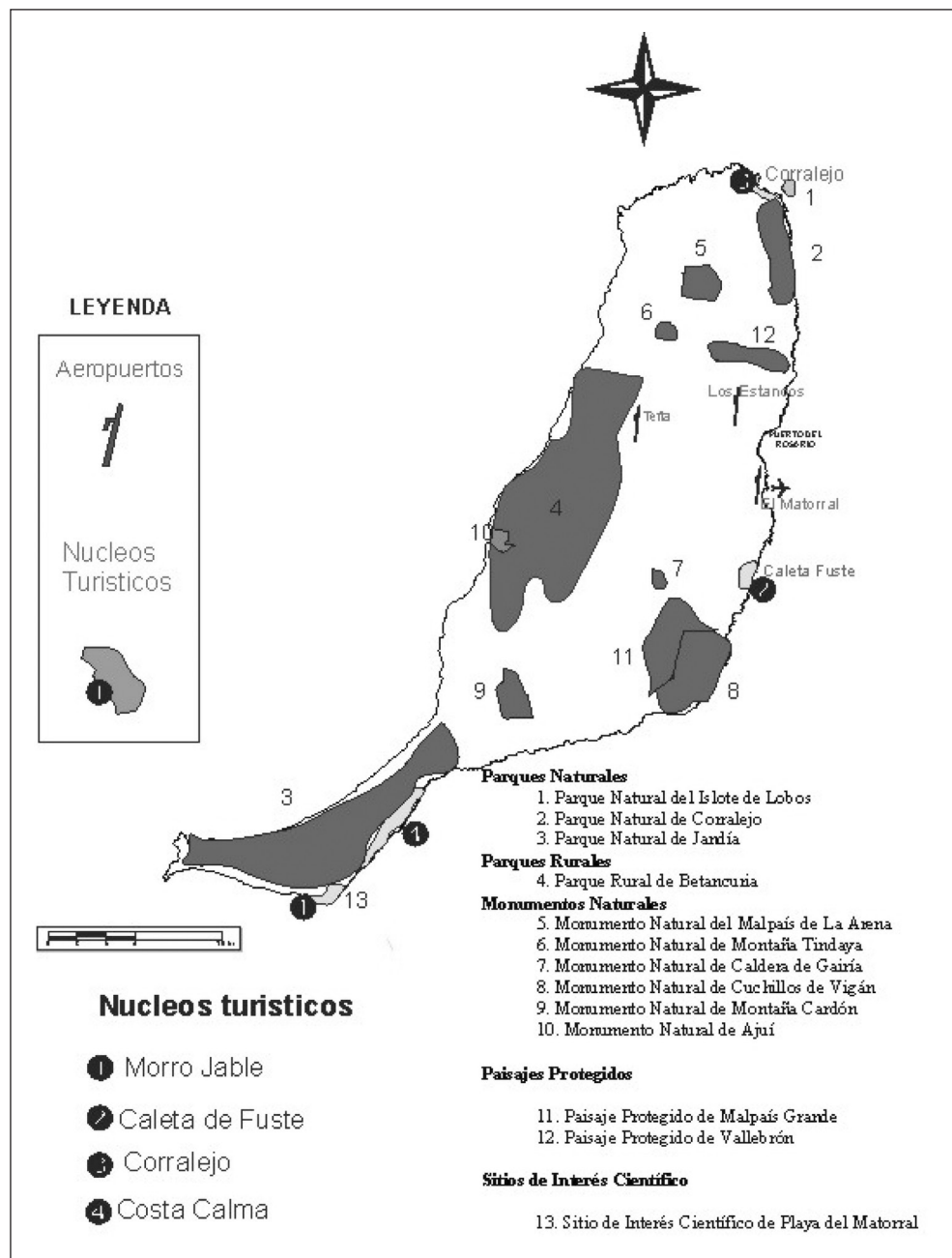
El desarrollo y el modelo turístico de Fuerteventura no difiere en gran medida del que presentan las otras dos islas orientales del Archipiélago como se ha podido comprobar en otros trabajos (González et al., 2005).

## **II. LA CONFIGURACIÓN ESPACIAL Y ECONÓMICA DEL PRODUCTO TURÍSTICO**

El desarrollo de la actividad turística no constituye el principal factor de lucro de las inversiones en el sector turístico de la Isla de Fuerteventura, como ya se señaló con anterioridad, sino que las principales ganancias, la mayor parte de las veces, vienen propiciadas por la especulación del suelo y por la promoción inmobiliaria de los núcleos turísticos. En efecto, las grandes fortunas en la Isla se han realizado comprando suelo rural barato, recalificando el mismo a urbano y vendiendo éste para la construcción de alojamientos turísticos e infraestructura complementaria de ocio.

Los primeros asentamientos turísticos de masas se establecen en el entorno de Corralejo, junto al antiguo puerto y pueblo pesquero. Más tarde las urbanizaciones se ubicarán en las playas de Sotavento de Jandía (Morro Jable y Costa Calma), ocupando un espacio de gran valor natural. Por último, un tercer núcleo turístico se localiza en el entorno de Caleta de Fuste. Estos tres espacios constituyen los principales y prácticamente únicos resort turísticos con los que cuenta la isla en la actualidad.

Figura 1  
NÚCLEOS TURÍSTICOS Y ESPACIOS NATURALES DE FUERTEVENTURA. 2010



Fuente: Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

Este aspecto es muy interesante, pues no toda la Isla se ha ofrecido como espacio susceptible de urbanizar, sino que los núcleos turísticos se han distribuido en sólo tres áreas: en el norte Corralejo; en el centro Caleta de Fuste; y en el sur, las playas de Morro Jable y Costa Calma (ver figura 1).

En los últimos años esta situación ha empezado a cambiar apareciendo promociones y planes parciales para otras zonas como El Cotillo y Majanicho en el municipio de La Oliva; la extensión de Caleta de Fuste hacia Puerto del Rosario; mientras que por el sur surgen nuevas urbanizaciones en los municipios de Tuineje y Pájara. A pesar de este crecimiento se ha preservado la costa de barlovento de la isla gracias a las figuras del Parque Natural en Jandía y de Parque Rural en Betancuria.

En lo que respecta al valor natural de Fuerteventura tal y como observamos en la figura 1 isla conserva un patrimonio natural en buen estado, con escasos impactos paisajísticos, lo cual permite que cuente con abundante superficie natural protegida, con diferentes figuras de protección entre las que destacan tres parques naturales de importante dimensión y una gran variedad de monumentos naturales. Además desde el año 2009 la isla fue declarada Reserva de la Biosfera, y en ese mismo año se inician los trabajos para la declaración de parque nacional para la costa occidental de Fuerteventura. En relación al resto del Archipiélago Canario es la que cuenta con menor cantidad de superficie protegida, pues tan sólo un 23% de su territorio tiene alguna figura de protección.

Con todo, y a pesar de estas figuras de protección, el desarrollo turístico en la isla ha tenido que pagar en ocasiones un alto precio por la degradación ambiental que el mismo ha supuesto a determinadas zonas: dunas de Corralejo, playas de Sotavento, algunos espacios interiores de la isla, y las proximidades de Puerto del Rosario y de Caleta de Fuste, donde el exceso de construcciones ha reducido el valor paisajístico y ambiental de la zona (González Vietez, 2008).

El producto turístico Fuerteventura se fundamenta en ser un destino de excelentes playas, buen clima (elevado número de horas de sol, escasez de precipitaciones,..) y de elevada tranquilidad (baja densidad de población, abundantes zonas rurales y naturales, escasos problemas de seguridad).

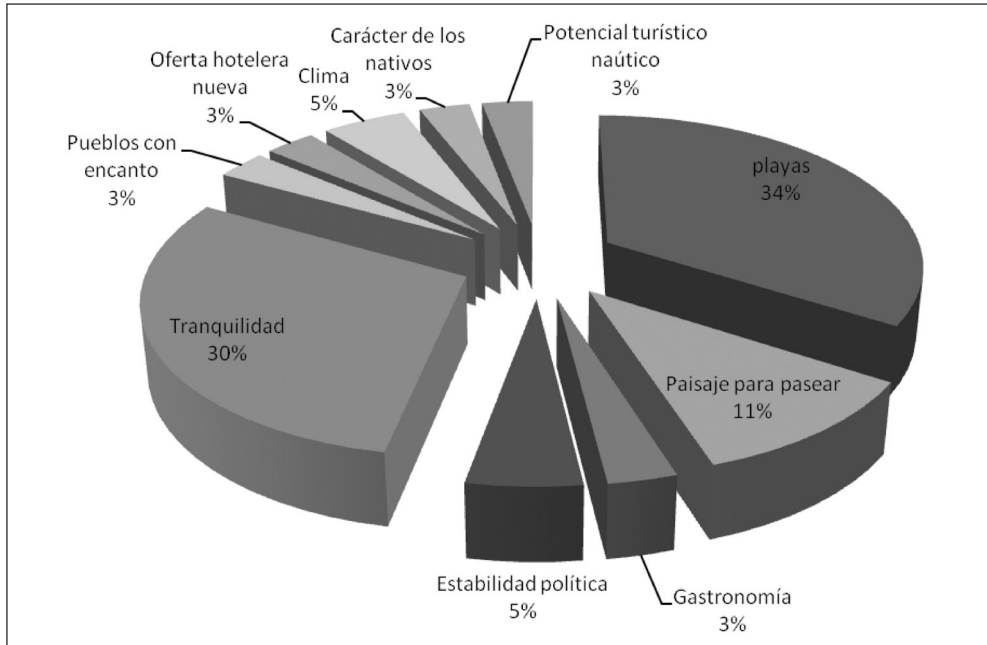
En estos tres pilares se ha fundamentado la oferta turística tradicional de la isla. No obstante, hoy día se intenta sumar a estos factores otros de carácter patrimonial como son: la apertura de museos, centros de interpretación y ermitas e iglesias restauradas, con magníficas obras de esculturas y pinturas.

Todo ello se ha ido introduciendo ante la necesidad de no depender sólo del turismo de sol y playa, sino que también los nuevos turismos (rural, deportivo, naturaleza, congresos,..), complementarios al de masas vayan adquiriendo cada vez más un mayor protagonismo en la oferta insular.

A esto también hay que sumarle que los nuevos turistas de sol y playa no sólo se conforman con estos factores, sino que al mismo tiempo solicitan cada vez más un mejor medio ambiente y un interesante patrimonio, así como toda una oferta complementaria para el ocio y la cultura. Con todo, las playas y la tranquilidad siguen siendo los más valorados por los turistas que visitan la isla.



Figura 2  
PUNTOS FUERTES DEL TURISMO EN FUERTEVENTURA. 2010



Fuente: Estudio de Confuer. Elaboración propia.

Tabla 1  
VALORACIÓN DE LOS ELEMENTOS INSULARES POR LOS TURISTAS QUE VISITAN LA ISLA. 2010

Elemento	Puntuación
Playas	4,13
Alojamientos de 4-5 *	4,11
Alojamiento de menor categoría	2,83
Oferta complementaria	2,29
Infraestructuras básicas	3,27
Otros aspectos	3,56

Fuente: Estudio de Confuer. Elaboración propia.

El crecimiento excesivo no sólo conduce a un deterioro ambiental significativo, sino que impide un desarrollo sostenible de la actividad, donde los recursos se consumen a mayor velocidad de lo que la naturaleza y el propio hombre es capaz de regenerar. A este respecto se impone un crecimiento planificado para poder preservar a la industria turística en el tiempo, pues de lo contrario ésta se resentiría, ya que el atractivo paisajístico de Fuerteventura decre-

cería con los impactos ambientales. Asimismo, es necesario conocer la capacidad de carga de la Isla y que tipo de establecimientos alojativos son los más adecuados para poder generar una industria en consonancia con la demanda del mercado, pero también con la preservación de los valores ambientales de la propia Fuerteventura, tales como los campos de dunas, las zonas de complejo basal, los macizos antiguos, las montañas originales, como por ejemplo Tindaya, los valles en «U» y los cuchillos como interfluvios de barrancos, y los malpaíses lávicos recientes entre otros.

El exceso de legislación y de reglamentación no siempre ha sido un factor de freno a la situación de importante y rápido crecimiento, pues a pesar de todas estas leyes de control para impedir el consumo desmesurado de espacio, éste se ha seguido produciendo. En muchos casos con la connivencia de los propios poderes públicos (Ayuntamientos, Cabildo y Gobierno Autónomo), bien estableciendo excepciones a la norma general o bien ignorando de forma intencionada, o no, la propia normativa urbanística.

En efecto, esto se produce por no proceder a obligar a los incumplidores de la ley a restablecer el medio ambiente y el territorio tal y como estaba antes de la actuación urbanística, a veces sólo es suficiente para el que infringe la norma con pagar una sanción administrativa o compensar a la administración con territorio en algún otro lugar.

Este aspecto sería muy diferente si la administración fuera muy exigente con el cumplimiento de la legalidad vigente. Ello es muy importante, pues como bien apunta Delgado Aguiar: «Entre los diferentes subsistemas físico –natural, social, económico y administrativo existen disfunciones que propician un inadecuado uso del espacio costero o, casi siempre, un uso adecuado a los intereses de los grupos económicamente dominantes y, por tanto, de la alternancia o sustitución histórica de los modos de producción de cada sociedad» (Delgado, 2000).

La isla de Fuerteventura se debe desarrollar, y para ello la actividad turística es fundamental, pero que en ningún caso debe sobrepasar su capacidad de carga<sup>2</sup>, así como tampoco superar los criterios de sostenibilidad, pues de lo contrario se corre el riesgo de diseñar un modelo económico y social depredador de los recursos patrimoniales, tanto naturales como culturales, que son, en última instancia, los principales valores para garantizar el funcionamiento de una estructura sustentable para la isla (World Conservation, 1998).

El desarrollo turístico en la isla comienza con la iniciativa privada y con poca intervención pública, sólo a partir de la década de los noventa la Administración, en particular la autonómica, intentará poner freno a los desmanes urbanísticos y también a fomentar la presencia de la administración frente a las exclusivas leyes de mercado.

Hasta entonces los poderes públicos sólo estaban para habilitar terreno para la construcción a través de la aprobación de planes parciales y normas subsidiarias. De los años setenta a finales de los ochenta se aprobaron 85 planes parciales, lo cual suponía unas 8.000 has de construcciones turísticas (Domínguez, 1989). Afortunadamente esto sólo quedó en el papel, pues en la práctica muchos de estos planes caducaron antes de su ejecución y se construyeron

---

2 La capacidad de carga de una determinada zona, según Machado Carrillo, se establece en 100 camas / ha o lo que es lo mismo 100 m<sup>2</sup> de solar por cada cama, teniendo que dedicarse aquel suelo que no quede ocupado por la edificación a jardines o zonas de esparcimiento. Está demostrado que para determinadas zonas de Corralejo, Costa Clama – Morro Jable y Caleta de Fuste, este aspecto se incumple de forma holgada. Por consiguiente, estos núcleos turísticos están al margen de los criterios óptimos de sostenibilidad, esto es no crecer por encima de colocar al recurso en una situación de inestabilidad para su propia preservación.

muy pocos. Esto demuestra, una vez más, el gran negocio especulativo que giró en torno a esta actividad en los primeros años de crecimiento.

El modelo turístico de Fuerteventura se gestó en la competencia entre los diferentes núcleos turísticos de la isla y no en una complementariedad de los mismos. En efecto, vemos como el modelo de sol y playa de forma exclusiva se repite en todos ellos, brillando por su ausencia la oferta complementaria de ocio y otras modalidades turísticas. Asimismo este es el tipo de desarrollo que también han experimentado Gran Canaria, Tenerife y Lanzarote. Esto es otra de las poderosas razones que explica el gran consumo de territorio insular, pues no se ha crecido en función de una demanda potencial, sino más bien en ofrecer alojamientos que previamente eran objeto de prácticas especulativas. Por ello la industria turística en la isla ha carecido de una adecuada ordenación hasta fechas relativamente recientes (Echamendi, 2001).

### **III. LAS ETAPAS DEL CRECIMIENTO URBANO –TURÍSTICO DE LA ISLA DE FUERTEVENTURA**

En las etapas del desarrollo turístico se observan tres periodos bien distintos. Una primera fase llega hasta los años setenta del siglo XX. Desde finales de esta última década hasta los noventa se establece la segunda etapa. Por último el tercer periodo lo ocupa el tiempo que ha transcurrido entre finales del siglo XX y lo que llevamos del siglo XXI.

#### **3.1. Primera etapa: antes de 1970**

La primera etapa se caracteriza sobre todo por la llegada de viajeros, y no de turistas en el sentido más estricto del término. Estos se acercaban a la isla por su clima, para curarse de enfermedades de la piel y bronquiopulmonares, también para conocer las excelencias paisajísticas (geológicas, climáticas y geobotánicas). Y un tercer grupo lo configuran los comerciantes que hacían tránsito y descanso en el Archipiélago Canario, sobre todo de ingleses, franceses y alemanes de paso para el África subsahariana.

El número de viajeros era escaso, tanto por la capacidad alojativa de las Islas como la precariedad en los transportes, primero a vela y después a vapor. Éstos desembarcaban por las playas primero y después por el muelle Chico de Puerto de Cabras (1888).

En esta primera etapa la generación de infraestructuras en la Isla es escasa y el desarrollo turístico prácticamente inexistente, salvo las visitas aisladas de viajeros. Es en 1965, cuando se anuncia la construcción del Parador Nacional, primera construcción turística de envergadura, y sobre todo a partir de 1969, año en que entra en funcionamiento el aeropuerto del Matorral, es cuando comienza el desarrollo turístico de la Isla propiamente dicho (Jorge, 1996).

A pesar de este nuevo aeropuerto el crecimiento turístico de la isla en un primer momento es escaso, pues todas la inversiones se centraban en Gran Canaria tal como señala Domínguez Hormiga: «Cuando el «boom» turístico de Canarias —islas capitalinas— a finales de los sesenta, principios de los 70, parecía que la isla se iba a incorporar a la ola del crecimiento. Como ya comentamos, en esta época fueron presentados 85 planes parciales, de los cuales fueron aprobados 62, con más de 9.000 Has. La mayoría de ellos han sido descalificados en los P.G.O.U. y /o N.S. aprobadas con posterioridad y sólo una pequeña parte —inferior al 10%— fue ejecutada; representando la oferta turística prácticamente hasta el año 1986» (Domínguez, 1989).

Las causas que motivaron este freno en las infraestructuras turísticas de la isla de Fuerteventura, y por consiguiente en sus equipamientos de transporte fueron en palabras del propio autor, y que nosotros suscribimos de forma plena:

1. «Los TT.OO (Tours Operators) movilizaron directa e indirectamente a través de los contratos de demanda, fuertes cantidades de capitales, particularmente en el sur de Gran Canaria...»
2. Los intereses de Gran Canaria hicieron todo lo posible para que Fuerteventura no desarrollara el mínimo de infraestructura y así eliminar todo atisbo de competencia....»
3. La mayoría de los planes parciales presentados no tenían promoción industrial alguna y sólo buscaban el negocio especulativo con el suelo. Visto desde hoy, en la mayoría de los casos, el objetivo lo lograron.
4. Probablemente el incremento de los precios del petróleo en 1974 y 1979 y la crisis económica mundial que generó, terminó por desanimar la incipiente promoción» (Domínguez, 1989).

### 3.2. Segunda etapa: de 1970 a 1990

La segunda etapa ya cuenta con una serie de infraestructuras que permiten dinamizar el crecimiento del sector turístico (puerto, aeropuerto, carreteras asfaltadas,...). Con todo, el auténtico despegue de la Isla se retrasará al menos una década más, es decir a partir de los años ochenta.

Comienza en esta segunda etapa la proliferación de planes parciales aprobados, aunque no todos se construirán, es más sólo lo harán unos pocos, el resto quedarán en la fase especulativa del suelo. Entre 1969 y 1990 se aprobarán 62 planes parciales que suponen una superficie de 8.641 has., y una población total de 700.000 habitantes

Tabla 2  
PLANES PARCIALES APROBADOS EN FUERTEVENTURA. 1969-90

Municipio	Plan parcial	Superficie clasificada		Población	Superficie consolidada		
	Nº	Ha	%	Hab.	Has	%*	%**
La Oliva	10	2.383	27,6	196.230	840	36,2	35,0
Pto. del Rosario	9	560	6,5	63.552	238	10,6	42,5
Betancuria	2	1.050	12,2	7.629	50	2,2	4,8
Antigua	9	814	9,4	87.373	383	16,5	47,0
Tuineje	10	456	5,3	43.959	264	11,4	58,0
Pájara	22	3.378	39,0	229.449	544	23,4	16,0
Total	62	8.641	100,0	696.772	2319	100,0	203,3

\* Porcentaje intermunicipal

\*\* Porcentaje en referencia a la superficie clasificada

Fuente: Plan Insular de Fuerteventura. 1987.

Muchos de estos planes parciales no fueron sólo turísticos, sino que también los había de tipo residencial, sobre todo los de los municipios de Betancuria y Tuineje, que quedaron al margen de la oferta de ocio turística.

La diferencia entre la superficie clasificada y la consolidada nos da una idea aproximada del auténtico espíritu de la aprobación de estos planes, pues sólo se construyó un 25% del total clasificado. En efecto, se sobredimensionó este fenómeno, pues el objeto inicial era especular con el suelo y obtener así importantes plusvalías.

Los municipios de mayor cantidad de planes parciales son Pájara, La Oliva, es decir los principales núcleos turísticos.

La evolución de la aprobación de planes parciales fue muy desigual en el tiempo, siendo el periodo comprendido entre 1970 y 1974 en el que se aprueban el mayor número de ellos, aunque, insistimos, muchos de estos no llegan a construirse nunca o en el mejor de los casos años más tarde.

Las promociones más frecuentes eran las de 5 a 20 has, constituidas por capital canario que se había acumulado en otras islas y sectores de actividad (primario y remesas de emigrantes). En cambio, y aunque en número menor, son más importantes las de 100 a 500 has, pues éstas cuentan con grandes inversiones de capital foráneo (CIES, 1972).

Un caso paradigmático es lo ocurrido en el municipio norteño de La Oliva, donde se observa que una gran cantidad de planes parciales quedan sin ejecutar, es decir no se realizan edificaciones posteriores, así como tampoco las infraestructuras (ver tabla 3).

Tabla 3  
*PLANES PARCIALES APROBADOS EN EL MUNICIPIO DE LA OLIVA ENTRE 1969 Y 1974*

Plan parcial	Fecha de aprobación	Plazo de ejecución	Superficie afectada (has)	Estado de la edificación	Estado de las infraestructuras
Corralejo Playa	20-5-1969	15 años	128,50	Parcialmente edificado	Inexistente
Los Lagos	7-4-1970	15 años	48,39	Sin ejecutar	estado de deterioro
Oasis Playa	25-5-1971	15 años	389,47	sin ejecutar	Realizada en parte
Panorama Tres Islas	20-7-1972	10 años	26,63	Sin ejecutar	Inexistente
Cueva del dinero	20-6-1973	9 años	24,20	Sin ejecutar	Inexistente
Rosa Miscoy	20-6-1973	15 años	13,41	Sin ejecutar	Inexistente
Geafond	21-9-1973	No consta	570,00	Parcialmente edificado	Escaso desarrollo
Peña Erguida	31-9-1973	No consta	1.085,92	Desarrollado	Realizadas en parte
El Cohombriillo	25-10-1974	15 años	54,71	Sin ejecutar	Inexistente

Fuente: Guerra y Pérez (2000). Elaboración propia.

La superficie total promovida para urbanizar en Fuerteventura fue muy elevada frente a islas como Gran Canaria y Lanzarote, con menor territorio disponible. En efecto, Fuerteventura con 1.700 km<sup>2</sup> tenía un suelo urbano – urbanizable, en el año 2000, de 36.970 has; en cambio Gran Canaria y Lanzarote con unas superficies de 1.500 km<sup>2</sup> y de 806 km<sup>2</sup> respectivamente, sólo presentan suelo urbano – urbanizable para la misma fecha, de 21.570 has en el primer caso y de 5.615 has en el segundo.

Como se observa (ver tabla 4) la capacidad alojativa de Fuerteventura a finales de los ochenta era muy escasa en relación a la gran cantidad de suelo que se había habilitado para promociones turísticas. Ello nos confirma una vez más el interés sólo especulativo de estas primeras fases, pues las construcciones turísticas sólo se dispararán a partir de la década de los noventa.

Tabla 4  
OFERTA HOTELERA Y EXTRAHOTELERA DE FUERTEVENTURA EN 1980

Municipio	Plazas hoteleras	Plazas extrahoteleras
La Oliva	1.430	0
Pájara	1.285	0
Puerto del Rosario	293	0
Tuineje	711	0
Total	3.719	0

Fuente: Hoteles de Fuerteventura. Elaboración propia.

En 1980 el número total de plazas alojativas asciende a 3.719, siendo todas de tipo hotelero, para un total de 2.319 ha de suelo consolidado. Ello explica que en estos momentos no se puede hablar de superación de la capacidad de carga, pues en ningún caso había más de 100 camas por has o lo que es lo mismo 100 m<sup>2</sup> por cada cama. (Echamendi, 2001).

A finales de esta segunda etapa es cuando se produce el gran cambio de un modelo donde primaban las actividades del sector primario a otro en el que la terciarización, la construcción y los servicios orientados al ocio serán el principal baluarte económico, y cuando el número de plazas comenzará a crecer de forma exponencial como veremos en la siguiente etapa.

El modelo de crecimiento de esta etapa se caracteriza por un alto consumo de suelo disponible, aunque sin edificar. A ello se le intentará poner freno en la etapa siguiente (después de 1990) con la ley de Moratoria Turística<sup>3</sup>, aunque tampoco se consigue en su totalidad. Es más durante dicha moratoria es cuando más se ha construido en estas islas, tanto por las excepciones a la propia ley: hoteles de lujo y villas asociadas a infraestructura de ocio y deportiva; y también por la imposibilidad de indemnizar a los propietarios de planes ya aprobados, por la elevada cuantía de las mencionadas indemnizaciones.

3 Ley de Directrices del Turismo de Canarias; Decreto 19/2003. Santa Cruz de Tenerife.

### 3.3. Tercera etapa: de 1990 a la actualidad

La tercera etapa, se caracterizará por el impresionante crecimiento de la oferta alojativa, tanto hotelera como extrahotelera (bungalows y apartamentos). Algunas de estas construcciones tendrán un notable impacto paisajístico (hoteles en las dunas de Corralejo o en la Playa de sotavento de Jandía, por ejemplo).

A la existencia de planes parciales de la etapa anterior, que se habían aprobado pero no ejecutado, hay que añadir los nuevos planes que se aprobarán durante esta etapa, y también los planes generales de ordenación urbana de algunos municipios. En este periodo también se produce un incremento significativo de la oferta complementaria de ocio (museos, centros de interpretación,...) lo cual reduce la dependencia del sol y la playa y ofrece otras alternativas al turista que visita la Isla. (ver tabla 5)

Asimismo en esta fase las infraestructuras viarias y de transportes mejoran ostensiblemente y crecen de forma notable con respecto al pasado (Matoso, 1992). Por ejemplo se construye la carretera a Morro Jable, desde Tuineje hasta este resort turístico, se mejora la de Puerto del Rosario a Corralejo por la costa. Por último hay ampliaciones de la pista del aeropuerto y de la terminal de viajeros.

Los crecimientos urbano-turísticos no sólo se concentran en La Oliva y Pájara, sino Antigua también crece de forma significativa, incluso comienza un tímido despegue de Tuineje y de Puerto del Rosario, sólo Betancuria ha quedado al margen de este proceso.

Tabla 5  
VISITAS A LOS ESPACIOS DE PATRIMONIO CULTURAL DE FUERTEVENTURA. 2005

Centro	Visitas turísticas
Ecomuseo de La Alkogida	6.029
La Cilla	960
C. I. Los Molinos	3.888
Molino de Antigua	16.534
Museo Arqueológico de Betancuria	4.870
Museo de la Sal	3.078
Casa Museo Unamuno	4.283
Casa Museo Dr. Mena	259

Fuente: Cabildo de Fuerteventura. 2006. Elaboración propia.

Como se desprende de la tabla 6 el crecimiento de la oferta alojativa (hotelera y extrahotelera) crece de forma descomunal, pues Fuerteventura pasa de las 3.719 plazas, que había en 1980, a las 33.599 de 2007. Este crecimiento está sustentado sobre todo en la oferta extrahotelera.

En este caso parece un contrasentido que se abogue por la calidad del turismo y de las construcciones en la ley de ordenación del turismo, y que al mismo tiempo lo que más crezcan sean los apartamentos y bungalows. A este respecto pensamos, y lo planteamos como

posible hipótesis, que esto puede ser debido a que en los planes parciales anteriores a los años noventa, lo que se habían aprobado eran fundamentalmente apartamentos y bungalows, y debido a que la ley no tiene carácter retroactivo y los ayuntamientos no pueden detener la construcción de estas edificaciones, al no poder pagar las elevadas indemnizaciones que ello supondría, es lo que en definitiva ha posibilitado a la postre este descomunal crecimiento.

Un vez más la ley llega tarde, o dicho con otras palabras la realidad desbordó a la capacidad de planificación de la Administración insular y del Archipiélago.

TABLA 6  
OFERTA HOTELERA Y EXTRAHOTELERA DE FUERTEVENTURA. 2007

Municipio	Plazas hoteleras	Plazas extrahoteleras
La Oliva	1.340	8.443
Antigua	12	7.183
Betancuria	0	172
Pájara	7.924	8.149
Puerto del Rosario	240	6
Tuineje	136	0
Total	9.652	23.953

Fuente: PIOF. Cabildo de Fuerteventura.

En cuanto a la localización de las plazas turísticas, Pájara sigue siendo el municipio de mayor oferta de plazas, tanto hoteleras como extrahoteleras. Le sigue en importancia La Oliva, aunque ahora seguida muy de cerca por Antigua, debido al crecimiento que suponen dos planes parciales, el de Caleta de Fuste y de Nuevo Horizonte. A ello se suma que todavía existe en la isla gran cantidad de apartamentos y hoteles en trámite de apertura en 2007, alrededor de 74.000 plazas, donde destaca Pájara con el mayor número de camas no iniciadas, seguida por La Oliva con un número también elevado (ver tabla 7).

Tabla 7  
APARTAMENTOS Y HOTELES EN TRÁMITE DE APERTURA. 2007

Municipios	Hoteles Trámite	Apartamentos Trámite
	Plazas	Plazas
Antigua	5.360	6.947
La Oliva	18.422	8.867
Pájara	28.817	4.265
Puerto del Rosario	144	
Tuineje	480	144
Fuerteventura	53.223	20.223

Fuente: PIOF. Cabildo de Fuerteventura.



Frente a este dimensionamiento de plazas algunas zonas de La Oliva (Corralejo) y de Pájara (Costa Calma) empiezan a presentar problemas de saturación constructiva y obsolescencia de los alojamientos, por ello se impone un *esponjamiento* de las urbanizaciones y un remozamiento de la actual oferta de apartamentos y bungalows. Este fenómeno del excesivo crecimiento se verifica a través del incremento del suelo edificado. Así mientras en 1987 lo asimilamos a 100, para el 2002, justo después de aprobarse la moratoria turística, este índice ya se elevaba a 370, sin duda el más alto de toda Canarias y además con cierta diferencia.

Sin embargo, también hay que manifestar que el suelo apto para construcción sigue presentando unas densidades bajas, pues para la isla de Fuerteventura es de 122 habitantes/km<sup>2</sup>, mientras que para Lanzarote y Gran Canaria es de 384 y 1757 habitantes/km<sup>2</sup> respectivamente.

En la actual planificación de la actividad turística de Fuerteventura se plantea no crecer de forma indiscriminada en el futuro próximo, e incluso sólo concentrar la actividad alojativa en tres sectores: Caleta de Fuste, en Antigua; Corralejo, en La Oliva; y Costa Calma, en Pájara. En estos espacios se debería dar, al mismo tiempo, un proceso de *esponjamiento* y de rehabilitación constructiva (Pérez, 2008). Esto mismo es lo que propone el PIOF (Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura) (VV.AA., 1983).

Entre las principales medidas que plantea el mencionado plan de ordenación está no superar la superficie y edificabilidad máxima de 0,20 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, no superando nunca el límite de los 400.000 m<sup>2</sup><sup>4</sup>, incluso hay lugares donde bajo ningún concepto se podrá incrementar la oferta alojativa: El Cotillo y Corralejo, en La Oliva; y algunos lugares del municipio de Puerto del Rosario. Las Directrices de Ordenación del Turismo proponen dos tipos de actuaciones: la rehabilitación de la planta alojativa cuando las condiciones lo permitan, o la sustitución y renovación total de la misma.

Otro de los problemas graves con los que se enfrenta el sector turístico en la Isla es la proliferación de construcciones residenciales, sobre todo de segunda residencia, que en muchas ocasiones se dedican a la actividad turística encubierta, tanto de turismo autóctono como foráneo, con el agravante que están fuera de toda reglamentación. Este tipo de viviendas las encontramos repartidas por todo el interior de la superficie insular, sólo está exenta la costa occidental de la isla, donde está previsto aprobar un Parque Nacional. Este fenómeno de nuevas construcciones diseminadas está causando un grave deterioro paisajístico y ambiental, pues parte de la tranquilidad, que tanto valoran los turistas que llegan a Fuerteventura, se está perdiendo por el exceso de construcciones y el aumento de la densidad poblacional.

En el Plan Insular de Ordenación de la Isla las medidas para adaptar las construcciones residenciales a la legalidad son las siguientes<sup>5</sup>:

1. La tipología edificatoria será la unifamiliar aislada como regla general, admitiéndose un máximo de un 15% de toda la edificabilidad residencial en tipologías pareadas, y otro 15% en adosadas, sin que pueda permitirse conjuntos superiores a 15 viviendas por parcela. En el caso de adosados o pareados, la superficie mínima de la parcela será de 300 m<sup>2</sup> por vivienda, y no se admitirán viviendas inferiores a 90 m<sup>2</sup> construidos.

---

4 PIOF. Cabildo de Fuerteventura.

5 Ibidem.

2. No se admitirán viviendas inferiores a 120 m<sup>2</sup> construidos.
3. No se admitirán parcelas mínimas inferiores a 800 m<sup>2</sup> y evidentemente, más de una vivienda por parcela.
4. El coeficiente de edificabilidad neta no podrá superar 0,40 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup>
5. El volumen máximo edificable, sobre rasante, para cada edificio aislado, no podrá superar los 2100 m<sup>3</sup>
6. La altura máxima de la edificación será de una planta baja más una planta superior, es decir dos plantas.
7. La reserva de aparcamiento será mínimo de una plaza en el interior de la parcela por unidad de vivienda
8. No se admitirán planes de etapas superiores a 4 años para la urbanización.

Con toda esta serie de medidas se pretende atajar el descontrolado crecimiento de las viviendas residenciales, sobre todo en zonas del interior rural de la isla y evitar que éstas engrosen la oferta de alojamientos turísticos, como ocurre en algunos casos, más de lo estrictamente recomendable. Con todo, hay que señalar que Fuerteventura no es precisamente de las islas que mayor oferta de turismo rural tienen de Canarias, es más ocupa la última posición, tanto en las camas como en el número de casas.

De igual manera se intenta conseguir reducir el suelo turístico en la Isla con otras dos medidas: con la **reclasificación** de suelo urbano urbanizable no programado o apto para urbanizar sin plan parcial aprobado de forma definitiva, para pasarlo a suelo rústico. O también con la **recategorización**, con la cual se pretende pasar suelos urbanizables o aptos para urbanizar a suelo urbanizable no sectorializado, lo que reduce la capacidad de construcción en el mismo (Suay, 2002).

La construcción de equipamientos deportivos (campos de golf y puertos deportivos) así como infraestructuras complementarias de ocio ha sido otra de las fórmulas más empleadas para sortear las directrices<sup>6</sup>. Estas actuaciones han sido muy polémicas, tanto porque consumen gran cantidad de territorio, muchas veces prístino, como porque estandarizan el paisaje, perdiendo identidad el propio territorio mayorero.

#### IV. CONCLUSIONES

En definitiva, la isla de Fuerteventura tiene un gran conjunto de oportunidades para convertirse en un destino turístico de calidad, pues su clima, playas, paisajes, tranquilidad... son una buena prueba de ello. Sin embargo el modelo de desarrollo utilizado en la Isla en los últimos años, sobre todo a partir de la década de los noventa, ha propiciado un excesivo crecimiento que ha colocado al propio sector en una situación difícil donde la oferta comienza a ser superior a la demanda, y donde la capacidad de carga de algunos lugares ha sido ya superada.

Por todo ello, y en aras a conseguir un modelo de desarrollo sostenible para la actividad turística de la Isla, se recomienda no seguir construyendo de forma masiva y rehabilitar y esponjar determinados núcleos que se han quedado obsoletos. Todo ello, insistimos, a favor

---

6 Ley de 19/2003 de 14 de abril sobre Directrices de Ordenación General y Directrices de Ordenación del Turismo y Decreto 55/2003 de 3 de abril Ordenación de la Actividad Turística.

de que la actividad turística siga siendo importante en la economía insular, pues hasta ahora han primado más los intereses de los empresarios privados, dedicados a la especulación y la construcción de infraestructuras de alojamientos, que los propios intereses generales y de la actividad turística propiamente dicha.

En el mismo orden de cosas conviene recordar que la planificación del sector turístico persigue un desarrollo armónico de esta actividad, en la cual los intereses de la sociedad mayorera queden preservados y donde este subsector pueda generar puestos de trabajo y rentas para que una parte de la fuerza laboral insular siga manteniéndose de forma sostenible en esta actividad de explotación de los espacios de ocio en la Isla.

## V. BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ ALONSO, A. (1981): «Turismo y agricultura en Canarias: El Puerto de la Cruz en la isla de Tenerife». *Canarias ante el cambio*. Sta. Cruz de Tenerife.
- CIES (1972): *Introducción a un estudio socioeconómico del turismo en la provincia de Las Palmas*. Boletín nº 17. Las Palmas de Gran Canaria.
- DELGADO AGUIAR, G. (2000): «La ordenación del territorio en áreas litorales. El caso de Fuerteventura». *IX Jornadas de estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Puerto del Rosario. Cabildo de Fuerteventura y Cabildo de Lanzarote.
- DOMÍNGUEZ HORMIGA, C. (1989): *Políticas turísticas en Fuerteventura*. Las Palmas de Gran Canaria. CIES. La Caja de Canarias.
- ECHAMENDI LORENTE, P. (2001): «La capacidad de carga turística. Aspectos conceptuales y normas de aplicación». Madrid. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 21.
- GONZÁLEZ MORALES, A Y HERNÁNDEZ LUIS, J.A. (2005): *El desarrollo del turismo en Lanzarote. Tomo I*. Santa Cruz de Tenerife. Ediciones Idea.
- GONZÁLEZ VIÉTEZ, A. (2008): «¿Consumir o Reciclar territorio?». Las Palmas de Gran Canaria. *La Provincia/ Diario de Las Palmas (1 de abril)*.
- GUERRA TALAVERA, R. Y PÉREZ GARCÍA, T. (2000): «Aproximación al estudio de las urbanizaciones fantasmas en el término municipal de la Oliva. Fuerteventura. 1969-1990». Puerto del Rosario. *IX Jornadas de Estudio de Lanzarote y Fuerteventura*.
- HERNÁNDEZ LUIS, J.A. (2008): *El turismo de masas. Evolución y perspectivas*. Madrid. Edt. Síntesis.
- GAVIRIA, M. ET AL. (1974): *España a go-go. Turismo charter y neocolonialismo del espacio*. Madrid. Turner.
- JORGE MILLARES, M. (1996): «El Turismo en Las Palmas a través de la revista «Isla» (1946-1969): del Trasatlántico al Chárter». Las Palmas de Gran Canaria. *Boletín Millares Carlo*, nº 15. Centros Asociado UNED.
- MARTÍN MARTÍN, V.O. (2004): «El concepto de semifeudalidad y su aplicación a la historia contemporánea de la isla de Fuerteventura». *XI Jornadas de Estudio de Lanzarote y Fuerteventura, Tomo I*. Cabildos de Lanzarote y Fuerteventura. Puerto del Rosario (Fuerteventura).
- MARTÍN MARTÍN, V. O. (1999): *El turismo en el sur de Tenerife: de la renta agraria a la renta del ocio*. Cabildo de Gran Canaria y Cabildo de Tenerife. Las Palmas de Gran Canaria.

- NADAL PERDOMO, I. y GUITIAN AYNETO, C. (1983): «El sur de Gran Canaria: entre el turismo y la marginación». *Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales*. Las Palmas de Gran Canaria
- PÉREZ FERNÁNDEZ, J.M. (2008): «La planificación territorial en la isla de Fuerteventura: los retos de un desarrollo sostenible». Puerto de la Cruz, Tenerife. *Turismo. Revista de Estudios de Turismo de Canarias y Macaronésia*.
- RODRÍGUEZ MARTÍN, J.A. y SÁNCHEZ PADRÓN, A. (1978): «la economía canaria. Notas para un intento de interpretación global». *Información Comercial Española.*, nº 543. Madrid.
- SUAY RINCÓN, J. (2002): «Turismo y urbanismo: la ordenación turística del espacio. El caso de Canarias», en *Ordenación y Gestión del territorio turístico* (Blanquer Criado, D., coord. Valencia. Tirant lo Blanch.
- VV. AA. (1983): *Plan Insular de la oferta turística de Fuerteventura*. Memoria. Cabildo de Fuerteventura. Puerto del Rosario.
- VERA GALVÁN, J.R. (1987): «Turismo y espacio: el problema de la producción y la apropiación privada de los espacios naturales». Puerto del Rosario *1ª Jornadas de Historia de Lanzarote y Fuerteventura..*
- WORLD CONSERVATION UNION (IUCN) (1998): *Turismo Sustentable. Introducción al turismo*. Madrid. Organización Mundial del Turismo.