

Blo CRit

ANÁLISIS CRÍTICO DEL ACTUAL PAISAJE INSULAR DE LANZAROTE

DIAGNÓSTICO SOBRE LA DISTORSIÓN EN LA SINGULARIDAD PAISAJÍSTICA Y MARCA LANZAROTE

ANÁLISIS Y DIRECTRICES

VOLUMEN 01



RESERVA DE LA BIOSFERA







Blo crit

[FOTO: JIN TAIRA]

PUBLICACIÓN REALIZADA POR

Flora Pescador, Vicente Mirallave, Jin Taira

EDICIÓN A CARGO DEL

Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote

Segunda edición, mayo 2024

© de la edición, 2024

Flora Pescador, Vicente Mirallave, Jin Taira

© del texto, 2024

Flora Pescador, Vicente Mirallave, Jin Taira y sus autores

© de sus imágenes, 2024

Flora Pescador, Vicente Mirallave, Jin Taira y sus autores

Maquetación:

Jin Taira

Fotografías:

Jin Taira, Flora Pescador, Google Earth, Grafcan

ISBN: 978-84-617-5708-4

El “copyright” y todos los derechos de propiedad intelectual y/o industrial sobre el contenido de esta edición son propiedad de Flora Pescador, Vicente Mirallave y Jin Taira. No está permitida la reproducción total y/o parcial de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni la transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, electrónico, mecánico, por fotocopia o por registro u otros medios, salvo cuando se realice con fines académicos o científicos y estrictamente no comerciales y gratuitos, debiendo citar en todo caso a Flora Pescador, Vicente Mirallave y Jin Taira.

Blo CRit

ANÁLISIS Y DIRECTRICES

VOLUMEN 01

EQUIPO REDACTOR

MPC-Arquitectos/
Flora Pescador, Arquitecta
Vicente Mirallave, Arquitecto
Jin Taira, Arquitecto

COLABORADOR/

Santiago González Rivero/ Arquitecto

INTRODUCCIÓN [2024]

BIOCRIT. ACTUALIZACIÓN Y ACCIÓN.

El día 29 de febrero de 2024 (EXPTE.2642/2024) se celebró la Sesión Ordinaria de la Junta Rectora del Consejo Reserva de la Biosfera, en el Salón de Plenos del Cabildo de Lanzarote, en el que se introduce, como uno de los puntos centrales de la sesión, la presentación del informe BIOCRIT, elaborado por el equipo de MPC Arquitectos, Flora Pescador, Vicente Mirallave y Jin Taira. Estableciendo en el punto tercero de la sesión la Aprobación para establecer un Pacto por el Paisaje de Lanzarote, teniendo como documento de Trabajo el Informe BIOCRIT (Estudio Crítico Del Paisaje Insular).

El documento surgió como una propuesta de la Reserva de la Biosfera en 2016 con la idea de abrir un debate en la isla de Lanzarote. Un trabajo abierto y en constante transformación, para la reflexión y el debate sobre las desviaciones del paisaje de Lanzarote en base a sus aspectos esenciales y particularidades que vienen marcadas y definidas por un territorio, que constituye su primer recurso económico. El Blocrit, reclama la consolidación del paradigma “Marca Lanzarote”, acuñado a finales del pasado siglo al amparo de las instituciones sobre la lúcida visión creativa de César Manrique (naturaleza-arte), con la hoja de ruta del PIO de 1991, aún vigente, y la Reserva de la Biosfera como entidad de control y tutela.

Entre las directrices presentadas en 2019, que se incluye en el documento, se propone la eliminación de elementos innecesarios que distordionan el paisaje insular, los carteles publicitarios, los colores estridentes, la homogeneización de los elementos del mobiliario urbano o la protección de los volcanes, como hito paisajístico y atractivo turístico de primer orden.

Con el fin de instrumentalizar el BIOCRIT, se plantea la creación de tres herramientas que facilitarán la implementación del Pacto por el Paisaje: un Observatorio del Paisaje, de coordinación de políticas sectoriales; un Fondo del Paisaje o ecotasa, y un Contrato del Paisaje, que establezca acuerdos contraprestaciones y objetivos comunes con las personas propietarias del territorio..

El documento fue aprobado por unanimidad.

En el presente documento presentado unos meses tras su aprobación, proponen la actualización del documento iniciado en 2016, e incorporar nuevas temáticas que conducen a la necesaria valoración crítica de nuevos vectores de distorsión que deben ser valorados. Entre éstas destacamos:

1. Detección de áreas de aparcamientos, legales o improvisadas. Rastreo por años y detección de emplazamientos e incrementos.
2. Detección si es posible de áreas de autocaravanas.
3. Profundizar paisaje de puertos y pantalanes.
4. Destacar las roferas y los nuevos espacios turísticos polarizados por las RR.SS.
5. Patrimonio arqueológico (y natural) de Lanzarote poniendo en valor temas como los yacimientos arqueológicos romanos de El Bebedero, o el de San Marcial del Rubicón como primer asentamiento europeo de Jean de Bethencourt.
6. Argumentar el crecimiento de colonización del paisaje.
7. Nuevas residencias en Suelo Rústico: cuartos de aperos, contenedores, caravanas, casetas de plástico, casetas de madera... (Agentes de Medio Ambiente).
8. Detección de piscinas en parcelas de vivienda unifamiliar, rastreo por años e incrementos, y su posible relación con plataformas de vivienda vacacional.
9. Revisar y recopilar datos de La Graciosa para incorporar temas propios.
10. Revisar las instalaciones renovables y los mapas de potencial eólico y potencial fotovoltaico del Gobierno de Canarias. Detectar puntos de máxima y mínima visual paisajística. Trabajo dirigido a hacer infografías de las áreas potenciales.

INTRODUCCIÓN

*Lanzarote como encuentro de lo telúrico y de lo aéreo,
de la oscuridad y de la claridad, de negro y de blanco...*

Las Reservas de la Biosfera han sido concebidas para responder a una de las preguntas más esenciales que se plantean al mundo en la actualidad: ¿cómo conciliar la preservación de la diversidad y de los recursos biológicos con su uso sostenible? La Estrategia de Sevilla para las Reservas de Biosfera. UNESCO, 1996.

El acierto de Lanzarote en sus políticas pioneras de protección de su territorio singular iniciadas en la década de los sesenta, culminó con la obtención del título de Reserva de la Biosfera por la UNESCO en 1993. Desde entonces, la isla es un nodo activo de una red mundial que cuenta en la actualidad con un número de 689 reservas (UNESCO, 2018), de las que 48 se encuentran en España (RERB, 2017).

Frente a la pregunta esencial enarbolada en la *Estrategia de Sevilla para las Reservas de la Biosfera* sobre el conflicto de “preservación de la diversidad y de los recursos biológicos con un uso sostenible” de su territorio, podríamos decir que Lanzarote demostró encontrar la manera de conciliar ambas posiciones antagónicas.

En la actualidad Lanzarote recibe unos 3,1 millones de turistas al año, generando 3,4 miles de millones de euros (ISTAC, 2017). Además de su importante oferta de *Sol y Playa*, la isla ofrece una sólida propuesta cultural a través de sus Centros de Arte, Cultura y Turismo. En una política de sostenibilidad y con la necesaria presión de mejorar su oferta turística, Lanzarote apuesta por la diversificación de su mercado. En este nuevo escenario, ¿la isla ha sido capaz conservar su carácter diferenciador? O por contra, ¿ha sucumbido a las demandas de banalización globalizada impactando irremediabilmente en su paisaje y territorio?

No cabe duda que Lanzarote ha sufrido una importante metamorfosis desde la década de los sesenta hasta la actualidad. La emergencia de nuevas propuestas sobre el territorio hace necesaria su valoración y confrontación a la idea de *Marca Lanzarote*. Incluso ir más allá y preguntarnos sobre la base y esencia de este modelo paisajístico y su adecuación a la contemporaneidad.

En este devenir de intervencionismo territorial jalonado de aciertos y desaciertos, se propone desde la Oficina de la Reserva de la Biosfera del Cabildo de Lanzarote la redacción de un análisis crítico del actual paisaje insular, con la intención de diagnosticar el efecto generado por las distorsiones sobre la singularidad de su territorio y su imagen.

Este documento para el debate, se basa en la adopción del objetivo 10 sobre la *Cooperación, Gestión y Comunicación* referido a “procedimientos y procesos abiertos y participativos en relación con la designación, planificación e implementación de RB”; y el objetivo 16 sobre *Ciencia y Desarrollo de Capacidades* en cuanto al desarrollo de “programas de investigación con base en el terreno y relevantes para las políticas”; incluidos en las *Acciones de Madrid-Red Mundial de Reservas de Biosfera del Plan de Acción de Madrid para las Reservas de Biosfera (2008-2013)*. Igualmente se apoya en la propuesta para la elaboración de un “manual dirigido a la normalización de parámetros para la descripción y gestión del paisaje” del *Plan de Acción (2007-2008)* de la *Estrategia de Lanzarote de la Red de Reservas de Biosfera*, en su objetivo 4 sobre conservación de paisaje. En definitiva, el documento responde a la gestión de información de campo, la sistematización de temáticas de estudio y la generación de un análisis crítico en base a dicha información que permitirá el desarrollo de un trabajo de investigación sobre el paisaje insular que incluirá procedimientos y procesos abiertos y participativos.

Las Directrices del BIOCRIT proponen, en base a su trabajo análisis, una serie de medidas de actuación para la protección de su paisaje en continua metamorfosis, tan único e identitario como frágil, y por tanto su puesta en alerta bajo la constante amenaza de un cambio drástico de paradigma.

ÍNDICE

10

INTRODUCCIÓN [2024]_006

INTRODUCCIÓN_008

ÍNDICE_010

01 LANZAROTE_014

02 LANZAROTE. TURISMO Y EVOLUCIÓN_020

03 MARCA LANZAROTE_024

03.1 PRE-MARCA LANZAROTE_026

03.2 MARCA LANZAROTE. DÉCADAS 60-70_028

03.3 MARCA LANZAROTE. DÉCADAS 80-90_033

03.4 MARCA LANZAROTE. NUEVO MILENIO_035

03.5 MARCA LANZAROTE. NUEVO TRATO_039

04 FACTORES ACTUALES QUE INCIDEN EN LA LECTURA CRÍTICA DE LA
MARCA LANZAROTE SOBRE EL PAISAJE. UN DIAGNÓSTICO_042

04.1 COMPONENTES ESENCIALES DE MOVILIDAD_045

04.2 COMPONENTES ESENCIALES DE ESTRUCTURA_049

04.3 COMPONENTES ESENCIALES DE ESPACIO LIBRE_054

04.4 COMPONENTES ESENCIALES DE ARQUITECTURA.. 058

04.5 COMPONENTES ESENCIALES DE INFRAESTRUCTURA_062

04.6 EL PAISAJE SOCIAL INTERIORIZADO_66

04.7 LA EXPRESIÓN UNITARIA Y COHERENTE DEL PAISAJE INSULAR_068

05 PLANEAMIENTO LANZAROTE_071

05.1 PIO 1973_073

05.2 PLAN DE ORDENACIÓN DE TURISMO 1982_079

05.3 PIOT 1991_081

05.4 REVISIÓN PARCIAL DEL PIO 2000.

PTE DE ORDENACIÓN TURÍSTICA DE LANZAROTE_083

05.5 PIO 2010. AVANCE DE REVISIÓN_085

05.6 PLAN ESPECIAL DEL PAISAJE PROTEGIDO DE LA GERIA_086

05.7 MODELO ISLA ARTE. CÉSAR MANRIQUE_090

06. DEFINICIÓN DE LA MARCA. ISLA PAISAJE_102

06.1 ISLA VOLCÁNICA_103

06.2 ISLA GEOMÉTRICA_105

07.3 ISLA ARTE_107

- 06.4 ISLA TURÍSTICA_109
- 06.5 ISLA INTERIORIZADA_112

- 07. DIRECTRICES_115
 - 07.1 INTRODUCCIÓN_115
 - 07.2 TEMÁTICAS SECTORIALES ABORDADAS.DIAGNÓSTICO_118
 - 07.3 OBJETIVOS_128
 - 07.4 INSTRUMENTOS_130
 - 07.5 DIRECTRICES DE PAISAJE SECTORIALES POR TEMÁTICAS_132

- 08. DAFO_176

- 09. BIBLIOGRAFÍA_186







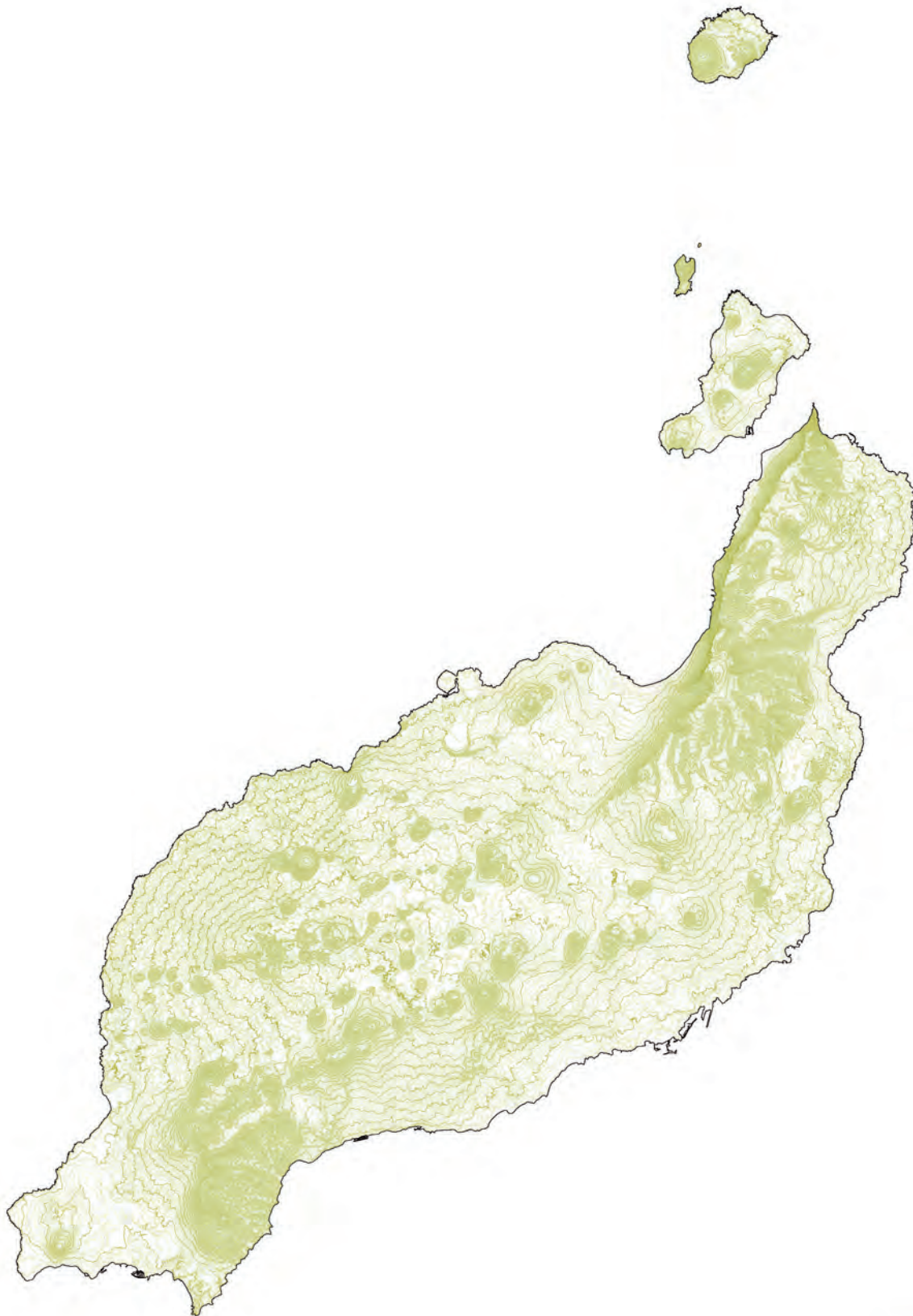
01 LANZAROTE

La isla de Lanzarote, con una superficie de 846 km², se apoya en un eje longitudinal de orientación NE-SO que se extiende a lo largo de 55 kilómetros sobre el que se apoya para dilatarse y contraerse para alcanzar un ancho máximo de 18 kilómetros y un mínimo de 6. A pesar del gran número de volcanes, su altura máxima es de 670 m.

Conocida desde el s. XIV, es conquistada para Enrique III de Castilla en 1402. A pesar de su posición de ventaja en la ruta de colonización de América, es una isla que ha estado sometida a los avatares de la lucha por el agua; la fragilidad de su producción agrícola; las incursiones de piratas; y los desastres naturales de sequías, huracanes y erupciones volcánicas.

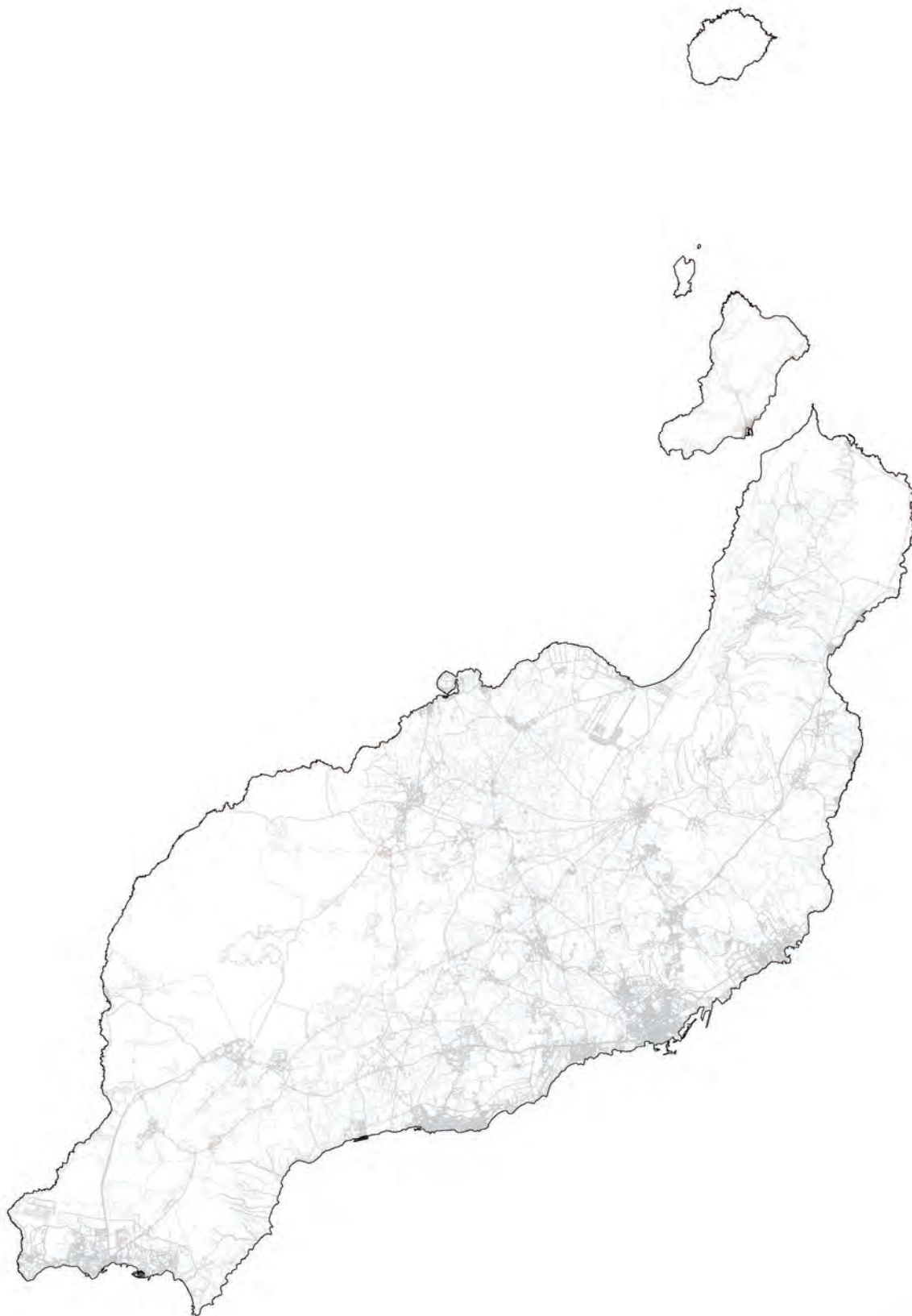
En la actualidad, Lanzarote es un destino turístico singular reconocido internacionalmente por su paisaje abierto de volcanes, su vínculo entre arte y naturaleza, y su omnipresente arquitectura blanca. Además de su turismo de *Sol y Playa*, ofrece una importante propuesta cultural a través de sus Centros de Arte, Cultura y Turismo entre los que destacan los Jameos del Agua, la Cueva de los Verdes, el Mirador del Río o el Parque Nacional de Timanfaya entre otros. El acierto de sus políticas de protección territorial le permitieron obtener el título de Reserva de la Biosfera por la UNESCO en 1993.

En un compromiso por la sostenibilidad y con la constante necesidad de mejorar su oferta turística, Lanzarote apuesta por la diversificación de su mercado mientras conserva su carácter diferenciador. Entre los nuevos mercados destacan los de cruceros, el enoturismo en el ámbito de La Geria y el de congresos. En el potencial destacan las expectativas en turismo de salud, al tiempo que las inversiones privadas basculan a servicios complementarios como campos de golf, centros comerciales o nuevos parques temáticos.



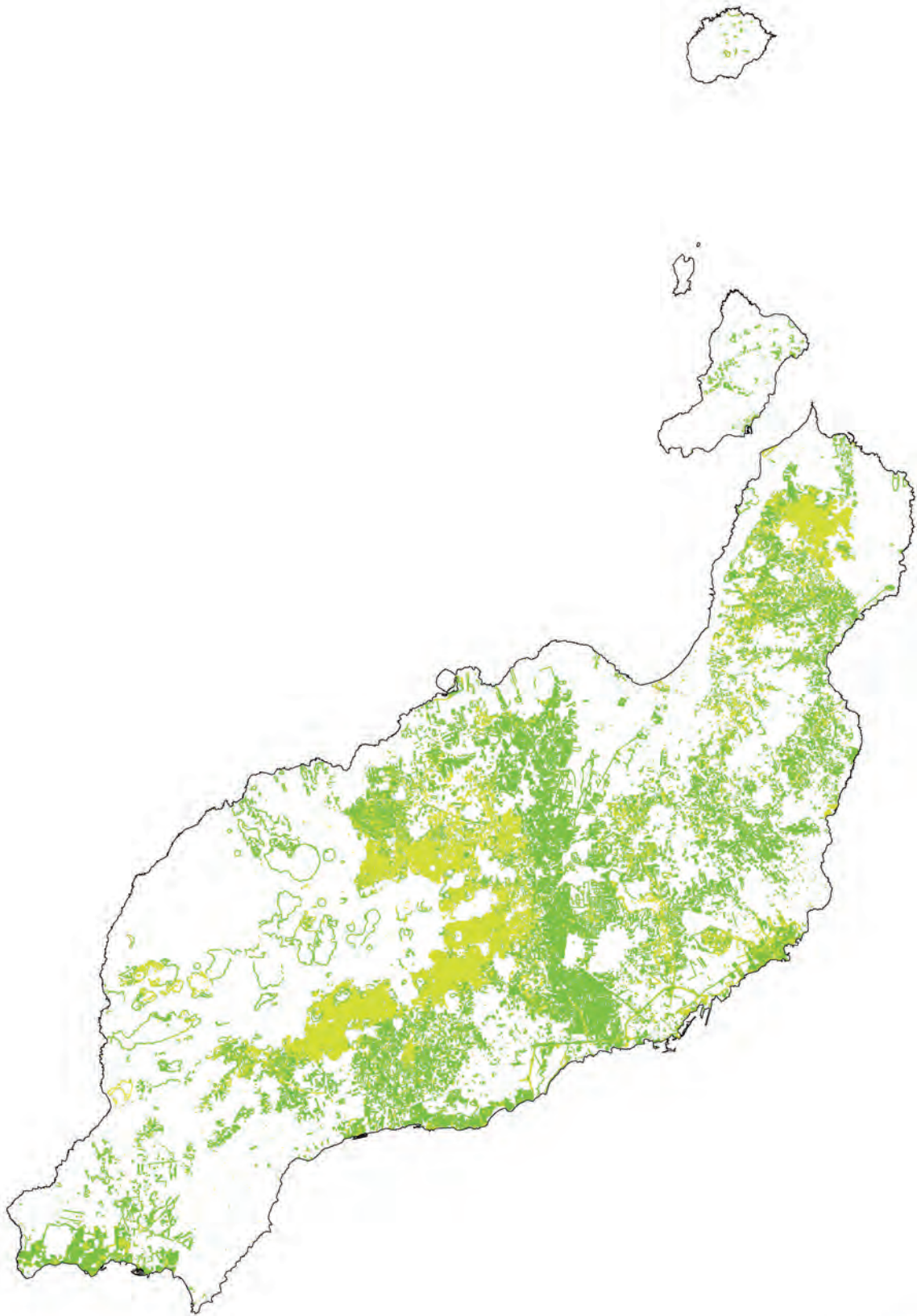
1/300.000
topografia





1/300.000
sistema viario





1/300.000
cultivos





1/300.000
asentamientos





02 LANZAROTE. TURISMO Y EVOLUCIÓN

La situación de Lanzarote a mediados de los cincuenta era descrita en el Boletín nº 11 del Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de 1971 como “estancada y tendente a la emigración y a la regresión económica”.

De una economía de subsistencia con limitaciones básicas de agua y materias primas, centrada en un limitado sector primario y prácticamente inexplorado sector secundario y terciario, a la apuesta por un modelo de servicios provocado por la demanda turística europea de posguerra, que dio lugar a profundos cambios en la economía, la sociedad y el territorio de Lanzarote.

El cambio de rumbo hacia este nuevo modelo vino determinado por diferentes motivos: el *Plan de Estabilización de Ullastres* que fomentaba la inversión extranjera y la urbanización turística de las costas; la creación de la Empresa Nacional de Turismo, la promoción del desarrollo del sector turístico por parte del Cabildo Insular de Lanzarote a finales de 1962 y la promulgación de la ley de Centros y Zonas de Interés Turístico en 1963 (González, 2006). A partir de este momento, comienza a fraguarse, con el apoyo creativo de artistas, la idea de los Centros Turísticos y a consolidarse el Modelo Lanzarote, una iniciativa identitaria basada en los valores paisajísticos, tradicionales y culturales de la isla que enriquecía la oferta de *Sol y Playa*. De acuerdo a la *Comisión Provincial C.I.T.E.*, el número de turistas pasa de 1.585 en 1967 a 10.205 en 1968 y 14.347 en 1969.

La ordenación del sector turístico y su oferta hotelera se consolida con la aprobación del PIO de 1973, permitiendo la emergencia del núcleo turístico de Puerto del Carmen (Término Municipal de Tías). Un modelo compacto de hoteles, apartamentos y viviendas unifamiliares que se apoyaban parcialmente en un pueblo preexistente de pescadores. En los años setenta la cifra de turistas en Lanzarote alcanza en 1975 los 80.786 visitantes (González, 2006). Unos años antes se habían hecho algunos tanteos como los estudios urbanísticos y arquitectónicos encargados a Fernando Higuera conjuntamente con Antonio Miró en el año 1963 para el desarrollo urbanístico de Playa Blanca.

Los años ochenta son un periodo de expansión y crecimiento. Destacan los dos modelos de turismo de masas: Playa Blanca al sur del término municipal de Yaiza y Costa Teguise en el término municipal de Teguise. Si bien ambos han desarrollado similares tipologías turísticas, el primero se caracteriza por su desarrollo extensivo de promociones por sectores-*patchwork* dando prioridad al modelo de oferta turística residencial aislada. Por su parte, el segundo ha priorizado el modelo extensivo del hotel *resort* y hotel apartamento. El resultado de esta política constituye la superación de la cifra del medio millón de turistas, pasando a los 627.054 en 1987.

El rápido crecimiento económico y urbanístico, desbordó las previsiones contenidas por las medidas de protección aportadas por el PIO de 1991. A mediados de los noventa, Lanzarote recibía casi 1,5 millones (1.494.050) de turistas (Centro de Datos del Cabildo de Lanzarote, 1996).

Con la llegada del nuevo milenio Lanzarote prosiguió su crecimiento hasta casi alcanzar los 2 millones de turistas en 2003 (1.946.755). A partir de ese año comienza a detectarse una bajada significativa en el sector turístico motivada por los efectos de la crisis nacional que culminan en el año 2008. Sin embargo, Canarias en general y Lanzarote en particular se ven favorecidos por el efecto de rechazo por la demanda turística generada en los países de competitividad directa generada por la Primavera Árabe, permitiéndole recuperar su posición en el nuevo decenio. Lanzarote recibía unos 2,0 millones de turistas en 2011, lo que supusieron 1,8 miles de millones de euros en volumen de negocio. De los casi 65 millones de turistas que recibió España en 2014 de acuerdo al Ministerio de Industria, Energía y Turismo (INE, 2014), Canarias recibió unos 11,5 millones, un 17,7%, de los que casi 2,4 millones (2.399.751) fueron a Lanzarote. En el último año las cifras han ascendido a 2,8 millones de turistas en el curso 2015-16 y 2,6 miles de millones de euros (ISTAC, 2016).

Frente a esta tendencia alcista y frágil, sostenida por situaciones de carácter coyuntural, ¿puede Lanzarote permitirse crecer en esta progresión indefinidamente? No cabe duda de la dependencia del sector económico turístico en el archipiélago

al suponer una tercera parte del PIB canario, un 35,9% de ocupación en las islas (IMPACTUR, 2014), y englobarse, por ramas de actividad, en un sector servicios que representa la alarmante cifra de un 89,26% del empleo registrado (ISTAC, 2016).

Lanzarote es un polo atractor de turismo fluctuante de tendencia alcista. Una apuesta por un modelo atractivo que nace de una reinterpretación singular y tematizada de un modo de habitar integrado entre arquitectura, arte y paisaje. Un contexto diferenciado y singular como valor añadido a un modelo turístico gestado en los sesenta y que nos proponemos valorar cincuenta años más tarde. Un territorio que se enfrenta a un nuevo escenario de certeza y amenaza global de cambio climático. Situación generada principalmente por la “Gran Aceleración” socio-económica de posguerra (desarrollismo industrial, dependencia de las energías fósiles, explosión demográfica, expansión urbanizadora, ramificación de las redes de transportes e infraestructuras, desarrollo de las telecomunicaciones, etc.), y la consecuente degradación ecológica (contaminación creciente de la atmósfera, aumento de la temperatura global, pérdida forestal, aumento de las capturas de pesca, acidificación del océano, etc.); que ha dado lugar a una nueva era geológica determinada por el impacto de la acción del hombre en los sistemas ecológicos del planeta y que algunos académicos ya han bautizado como Antropoceno.



03 MARCA LANZAROTE

Lanzarote ha sabido construir la base de un modelo turístico diferenciado que le ha permitido singularizar su propuesta en el Archipiélago Canario y crecer a través de la diversificación de mercado complementando el monopolio de *Sol y Playa*.

La emergencia del modelo constituye una singular apuesta pactada en toda la isla a mediados de los sesenta y directamente gestionada en sus inicios por los poderes públicos, a partir de una visión integral de la isla y el ejercicio de un liderazgo político entrelazado con un plan no normativo.

La visión del plan integral la lidera el artista lanzaroteño César Manrique, que junto a Jesús Soto inaugura la Cueva de los Verdes en 1964 como primera piedra de un sistema de Centros Turísticos. Una red temática de arquitectura y arte público en simbiosis con el singular paisaje volcánico de la isla. El liderazgo de esta visión se extendió a todos los aspectos en la intervención del territorio, proporcionando al turista una experiencia completa de su visita a Lanzarote.

Con este objetivo se establecieron distintas estrategias coordinadas. Unas se dirigieron hacia la movilidad, tanto en los puntos de acceso a la isla, como en el viario, estableciendo un carácter acorde a la naturaleza de su finalidad. Otras consistieron en estrategias temáticas estructurantes en el territorio marcadas por la emergencia de la red de Centros de Arte, Cultura y Turismo solapada al desarrollo de los núcleos urbanos turísticos y al crecimiento comedido de los asentamientos existentes. Se pusieron en marcha estrategias para la imagen de la arquitectura y los espacios públicos y de inspiración sostenible, en donde la ecología, el respeto al medio ambiente, la preocupación por el patrimonio cultural e identitario como vector económico y social constituían un ideario único en el mundo que había cristalizado inesperadamente en Lanzarote.

03.1 PRE-MARCA LANZAROTE

Hasta hace pocos años, Arrecife era un pueblo blanco, de calle estrechas que no iban a dar a la mar [...] De historia pequeña, dramática en su simplicidad. No tocado por la lava-negra y roja- que embellece, con trágica belleza, os campos de la isla. Hambres, penurias, júbilos a veces, rogativas a San Ginés y una terca voluntad para subsistir; más o menos lo que ha acontecido durante casi cinco siglos a todos los pueblos de todas las islas nuestras [...] Ahora, un pueblo que ha comenzado a crecer con impulsos distintos a los habituales estira y encoge de su historia. De pronto, la gente descubre el sol y el mar, y llega. El pueblo se ensancha y sube. Los nativos tienen otra cara, el dinero corre más aprisa y fácilmente. Se olvida casi un antiguo régimen de vidas, y se adopta otro más cómodo. Hay hoteles, comercios, espectáculos.

Con el sol arriba, Arrecife destella la blancura sobre un fondo ocre de montañas De noche, el blanco aparece fulgurar la luz diurna, retenida en la esencia de su cal.
Arrecife de Blanco. Lázaro Santana, 1974

La calidad y singularidad del paisaje de la isla de Lanzarote es producto de varios factores entrelazados, algunos naturales y otros claramente culturales de respuesta a un medio. La geología y el intenso vulcanismo configuran el poder de la naturaleza, visualizan con gran intensidad fuerzas telúricas muy poderosas siendo una de las componentes del paisaje más determinantes. Pero no sólo es interesante sentir la belleza y el asombro ante paisajes volcánicos, también es muy remarcable, en la configuración del paisaje de la isla, la forma en que las poblaciones tradicionalmente han construido una respuesta a las condiciones complejas del sustrato volcánico, que unido a la intensa aridez desértica y las condiciones climáticas de ausencia de agua y presencia de fuertes vientos configuran factores que combinados han producido y construido una respuesta cultural de una gran originalidad e inteligencia y de un gran impacto visual. El paisaje tradicional de la isla es básicamente producto de estas dos tensiones, la fuerza de la naturaleza y la respuesta, especialmente en situación precaria y de necesidad, de sus habitantes. La captación de agua dibuja el paisaje, el necesario cobijo del viento dibuja el paisaje a veces de forma mimética

a la configuración geométrica de los propios volcanes. El paisaje como resultado involuntario de la geometría de los contrastes dramáticos y de la simplicidad eficaz.

El siglo XX es un periodo en el que Lanzarote será testigo de la transformación radical de un modelo insular de subsistencia a un modelo de infraestructura de ocio. La escasez de pluviosidad es asistida por el apoyo logístico de los barcos aljibe, la construcción de las Mareas del Estado o las galerías de Famara en la década de los años veinte, periodo en el que comienzan a aparecer tímidamente los primeros establecimientos turísticos. Más tarde, con la recuperación europea de posguerra y favorecido, entre otros aspectos por el Plan de Estabilización de 1959, las inversiones extranjeras permiten la posibilidad de la explotación turística de Lanzarote.

Al mismo tiempo, la tradicional inventiva agrícola lanzaroteña de las gavias, enarenados, nateros, bebederos y cadenas frente a la escasez de agua, o el cultivo mediante enarenados naturales, artificiales o *jable* aplicados a ámbitos como La Geria para hacer frente a la constancia de los vientos alisios, se enfrenta a un escenario de confort generacional donde su sacrificado mantenimiento se cuestiona, para comenzar su paulatino abandono, deterioro o su transformación en la búsqueda de mejores rendimientos económicos de su producción agrícola.

La población se reparte en núcleos urbanos y asentamientos rurales. Arrecife se muestra en los vuelos fotográficos a mitad de siglo con su característico tejido urbano que sin embargo da la espalda a su asentamiento marítimo. La mayor parte de la fábrica urbana se desarrolla en una planta o dos en tipología de casa terrera con un variado cromatismo donde prevalecen los tonos claros de sus fachadas. Por su parte, los asentamientos rurales se inscriben en un territorio volcánico abierto que confiere a sus sencillas y prismáticas arquitecturas aisladas un tono terroso proveniente de una mano de cal sobre el revestimiento de barro y picón de sus muros. Aspecto que cambiaría en los años 60 pintando en los paramentos en “blanco luminoso” (Cárdenas et al, 2005).

La arquitectura blanca de Lanzarote tiene su precedente en el recurso abundante de la cal en el término municipal de Yaiza que ya en el siglo XVII se exportaba a otras islas. Material de revoco económico utilizado en muros como protección de la erosión al viento o en pavimentos para discurrir el agua hasta aljibes exteriores.

En definitiva, Lanzarote pasa de una situación de subsistencia y creativa inventiva para hacer frente a su carestía de su modelo agrícola, a un modelo de auge económico turístico. De un escenario humilde de expresión sencilla y diálogo medioambiental, a un escenario expansivo cuya expresión, y aquí reside la originalidad de Lanzarote, pretendió en todo momento extraer respetuosamente la esencia de su herencia cultural.

03.2 MARCA LANZAROTE. DÉCADAS 60-70

El blanco de la cal es limpio, desinfectante, no contamina el bien tanpreciado que es el poco agua que se puede recoger.

Manrique, 1974

Sin embargo, desde los años 60 los paramentos se han pintado en blanco luminoso. Si bien esta decisión alteró el color terroso original y, por tanto, la percepción visual de la edificación, ha conseguido mantener la unidad estética en toda la isla.

J. Cárdenas

El liderazgo político y la visión total, confluyen en dos figuras claves en la isla de Lanzarote para gestar un modelo turístico que tuvo la fortuna de poder apoyarse en los recursos económicos de inversiones nacionales y extranjeras en la década de los sesenta. Por una parte el presidente del Cabildo de Lanzarote José Ramírez Cerdá y por otra el artista visionario César Manrique, materializador creativo del modelo turístico.

En general, hasta los primeros años de la década de los sesenta del siglo pasado, son muchas las iniciativas que se toman desde los poderes públicos dirigidas al control de las nuevas expectativas que se abrían en España a través del turismo, aunque no todas finalmente llegaron a concretarse.

En aquellos años muchas de las iniciativas turísticas que se originan en Canarias o en otros contextos peninsulares proceden directamente de los poderes públicos o bajo la tutela del estado. Tras los distintos episodios bélicos se retomó la construcción y ampliación de la red de paradores de turismo del estado con una oferta ligada muchas veces a la cultura, la naturaleza, el paisaje y a la arquitectura tradicional unida en todos los casos a una oferta alojativa. Durante algunos años, los paradores se concibieron como elementos de protección y difusión del paisaje. En otros casos, desde los Cabildos insulares se promovieron directamente a través

de proyectos y planes el control del turismo ubicados en el litoral y dirigidos al turismo de *Sol y Playa*, que no siempre se llegaron a poder materializar, bien por falta de instrumentos o por falta de propiedades públicas en los lugares previamente localizados como aptos para ese tipo de desarrollo.

En el caso de Lanzarote, César Manrique en su libro “Lanzarote, Arquitectura Inédita” (1974) entiende que el modelo insular es una “visión total de la isla como panorámica general” que “responde a un nuevo concepto”, a través de la defensa del paisaje y arquitectura como un hábitat continuo integrado, posicionando a la figura de José Ramírez como figura clave institucional para la materialización activa de esta visión.

César magnifica determinados elementos naturales, paisajísticos, culturales y arquitectónicos que constituirán las piedras angulares de un sistema integrado de actuaciones que buscan el equilibrio entre el nuevo modelo y la “belleza del espíritu canario, pintoresquismo, paisaje y valores tradicionales” componiendo un “mapa integral de palmeras, de alisios y de sol” (Manrique, 1974).

Los elementos que componen este nuevo sistema integral, parte en primer lugar de la valorización de su soporte **geológico** como expresión básica de su **paisaje** natural. Un orden volcánico que responde a la transposición de diferentes fases de su actividad telúrica que han generado un territorio singular y caprichoso de formas, colores y texturas. En segundo lugar el diseño de acciones integradas entre la naturaleza y el arte destinados a mostrar o interpretar el paisaje geográfico y volcánico ubicando centros de arte y cultura en algunos enclaves excepcionales. En tercer lugar encontramos la fuerza del territorio del suelo **agrícola** en la isla y su arquitectura, salpicada de sencillas distribuciones prismáticas de arquitecturas “desnudas como el blanco destellante de una estrella” (Manrique, 1974).

De su arquitectura, distingue las **viviendas señoriales** de patios y balcones de celosía de origen colonial de la **vivienda popular** por sus valores de “organismo vivo” adaptándose a un sistema de adecuación geográfica, climatológica (sol y

viento) y programática mediante la adición de volúmenes prismáticos. La arquitectura religiosa y militar también es recogida referencialmente en el libro catálogo junto a otros elementos singulares como los **hornos** de pan como la “preñez de las viviendas” o los palomares como negros “taladrados” en los muros, las chimeneas, las puertas y ventanas, y los molinos.

Juan Ramírez de Lucas en su artículo “Alguna Consideración sobre Lanzarote y su arquitectura Popular” en el libro “Arquitectura Inédita” (1974), justifica el **blanco de la isla** desde el uso de la cal como solución más económica para conseguir la recogida de agua de lluvia a los aljibes, constituyéndose en “pieza fundamental de la economía doméstica”. Como segunda razón expone sus valores de apantallamiento por reflexión natural como solución adoptada en otros países de climas cálidos.

También nos advierte J. Ramírez que este “Acta Notarial” de la arquitectura insular no “pretende incitar al **“pastiche” seudopopularista**, ni de animar a una repetición de arqueología aplicada, sino “que cada arquitecto, de que cada constructor, de que cada proyectista, de que cada especulador de la madre tierra, tengan muy presentes esta rotunda realidad del pasado antes de decidirse a levantar nada nuevo. Que cada uno haga lo que pueda, pero también lo que deba hacer”.

El éxito del nuevo modelo comienza a atraer población de derecho a la isla. Tan sólo a modo comparativo, si la población en 1950 de Lanzarote era de 30.751 habitantes. Una década más tarde, justo en los prolegómenos del inicio turismo insular, había ascendido ligeramente a la cifra de 36.519 en el año 1960, representando un crecimiento de un 16% en la década de los cincuenta (INE).

Al final de la década de los sesenta, Lanzarote logra la materialización de sus principales centros turísticos, sin embargo la población alcanza la cifra de 41.146 habitantes, es decir, Lanzarote experimenta un discreto crecimiento del 11% a lo largo de la década. Sin embargo, la década de los setenta, apoyada en el PIOT de 1973 de Eduardo Cáceres, permite la liberación de suelo con fines turísticos y la aportación de nuevas infraestructuras hoteleras como el Hotel Salinas (1973-77) del

arquitecto Fernando Higueras, la Urbanización Famara, los Cocoteros en Teguiise o la naturalista del Charco del Palo en Haría, convirtiendo a la isla en un escaparate atractivo no sólo para turistas. La mejora en las condiciones de vida y las expectativas que ofrece Lanzarote, hace que se alcance en 1980 la cifra de 50.721 habitantes, es decir, se pasa a un incremento poblacional del 19% aproximadamente. Tasas que se superarán en las siguientes décadas por venir.

03.3 MARCA LANZAROTE. DÉCADAS 80-90

Lanzarote puede y debe enorgullecerse de haber conseguido una imagen externa totalmente reconocible, única en su singularidad, y asentada en sus tradicionales populares.

Juan Ramírez de Lucas, 1974.

Lanzarote asienta su modelo turístico apoyado en el PIO del 73 y el Plan de Turismo de 1982. Esta situación conlleva a la consolidación y rápida expansión del sector turístico en los términos municipales Yaiza y Teguise con sus propuestas de Playa Blanca y Costa Teguise, que apoyadas en pequeños asentamientos existentes dieron lugar a contextos urbanos turísticos prácticamente *ex novo*. Territorios que enlazando un contexto básico geográfico del litoral con tejidos primarios de asentamiento dieron lugar a extensivas apropiaciones del terreno en estrategias de *tabula rasa*.

A la presión de la demanda turística posicionada en Puerto del Carmen, Playa Blanca y Costa Teguise, se suma el **crecimiento demográfico** de la isla, favorecido por mejoras clave en las infraestructuras de la isla, como la primera depuradora de que se instala en Arrecife en 1984.

En la década de los ochenta, la población de derecho que había alcanzado los 50.721 en 1981, mantiene la tendencia de crecimiento para cifrar en 1990 un total 64.911 habitantes, y por tanto un porcentaje que pasa de un 19% a un similar 22%.

El crecimiento a comienzos de la década de los noventa verá truncado por la primera crisis turística insular, provocando la pérdida de un 40% de los empleados de la construcción y hostelería, (González, 2006). Sin embargo, a finales de la década, estas cifras cambian de signo posicionándose en una tendencia de crecimiento alcista. En ese momento, la población de Lanzarote alcanza en 1999 las 90.375 personas, un crecimiento del 30%, y en donde destacan San Bartolomé, Tías y Yaiza con un crecimiento del 35% (ISTAC, 1999).

Este crecimiento, provoca la emergente demanda residencial tanto de primera como de segunda residencia, y contribuye por tanto a la aparición de nuevos desarrollos urbanos como Playa Honda en San Bartolomé, la Urbanización Puerto Calero en Yaiza, la urbanización Cable en el término municipal de Arrecife, o la aparición de nuevos barrios periféricos compactos en la capital como el de San Francisco Javier, o Argana Alta. Por su parte, los núcleos tradicionales de Haría, Teguise, San Bartolomé o Yaiza, experimentan un fenómeno de consolidación de sus tejidos irregulares, hasta cierto punto controlado.

En el territorio se produce un impacto de crecimiento desmedido que provoca la emergencia del PIOT de 1991. Un documento pionero, por su carácter proteccionista por la desclasificación de camas, y la aparición de un código estético normativo para la isla que determina las actuaciones en el territorio insular.

El compromiso hacia una arquitectura blanca se mantiene en buena medida. No obstante, la amenaza de pérdida de visión exige una continua e “insobornable” vigilancia. En la década de los ochenta nos encontramos con la figura activista de César Manrique, denunciando el descontrol institucional y la pérdida de criterio en las nuevas edificaciones que impactan en el territorio. Desgraciadamente el mismo año que abre la fundación que lleva su nombre, fallece en un accidente de tráfico en 1992. En este escenario, Lanzarote consolida su compromiso en los años subsiguientes con la declaración de Reserva de la Biosfera por parte de la UNESCO un año más tarde, la declaración de la Reserva Marina de la Graciosa e Islotes y la constitución del Consejo de la Reserva de la Biosfera de Lanzarote. Sin embargo, la ausencia de una figura tan creativa como vigilante favorecerá la disociación por una parte de una línea continuista, como la llevada por los arquitectos Cano y Escario en el Centro de Visitantes e Interpretación del Parque Nacional de Timanfaya, premio nacional en 1989; y por otra, una rupturista encabezada por actuaciones polémicas de arquitecturas ligadas a influencias y modismos internacionales como el posmodernismo del Nuevo Cabildo Insular o el Teatro (hoy Multicine Atlántida) frente Avenida Cesar Manrique en el Charco San Ginés de Arrecife.

03.4 MARCA LANZAROTE. NUEVO MILENIO

Lanzarote abre el nuevo milenio en una “moratoria turística”, limitando las plazas alojativas, intentando desclasificar camas y millones de metros cuadrados de suelo de expansión urbanística. Mas la realidad expansiva de la isla es otra. Lanzarote es un modelo de vida que atrae actualmente a 2,8 millones de turistas anuales (ISTAC, 2016), mientras la población de derecho pasó en el primer decenio del siglo de 96.310 a 141.437 habitantes, lo que supone un crecimiento del **32%**. En este marco estadístico cabe destacar la desaceleración generada desde por la *crisis del ladrillo*. En el periodo de 2008 hasta el 2015, la población de derecho de Lanzarote tan sólo ha crecido un **2,5%**.

Antes de la llegada de la crisis aparecen dos instrumentos de planificación de importancia vital: el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Lanzarote, sin aprobar, y el PIOT liderado por el arquitecto y urbanista José María Ezquiaga, cuyo avance está aprobado en la actualidad.

El primero propone la definición y contenidos de los núcleos turísticos de la isla. Sin embargo las consideraciones sobre el paisaje son sesgadas en el documento. Este se entiende como un valor en su vertiente urbana ante la necesidad de afrontar desde una perspectiva integral la revalorización de los destinos; o desde la proposición de una oferta complementaria que deberían respetar las líneas apuntadas por el PIO con el doble objetivo de preservar el paisaje interior de Lanzarote y de “acercar” estos usos al usuario con el fin de disminuir los desplazamientos por la isla.

En cuanto al documento aprobado del Avance del PIO de Lanzarote (2010), el Paisaje se convierte en nuevo protagonista en el documento, definiendo sus unidades, y estableciendo en sus Planos de Ordenación especial atención a la organización de los recursos naturales y paisajísticos de la isla.

Sin embargo la complejidad política y burocrática limita la eficacia y adecuación del documento ralentizando su tramitación definitiva. Mientras el territorio sigue sus propias dinámicas medioambientales económicas y sociales. Amenazas de deterioro o desaparición de los espacios y especies protegidas, las dinámicas

caprichosas de las demandas propiciadas por el mercado de alojamiento turístico o la generación de un territorio que no ofrece más expectativas de futuro que las que propone una economía de servicios, constituyendo todo ello una amenaza perenne en el escenario insular del que somos testigos en el último decenio.

En la actualidad, y en medio de la recuperación de la crisis económica, surge con fuerza la amenaza de la nueva Ley del Suelo, aún por llegar, que propone la autonomía decisoria en los municipios, lo que constituye un nuevo frente de amenaza para una isla que ha adoptado una visión integral de su hábitat.

En los años sesenta se adoptó un plan estratégico no escrito, liderado por un visionario presidente del Cabildo Insular y un artista ligado a la vanguardia intelectual y creativa de su tiempo. Esta experiencia integral fue un pacto sin las limitaciones burocráticas a las que se enfrenta uno de los territorios más legislados del territorio español. En la actualidad las condiciones para concebir una planificación integral similar serían impensables.

Sin embargo mientras se aprueban los planes, Lanzarote se ha sumergido en el siglo XXI, con un modelo que ya perdura desde hace unos cincuenta años. Sus puntos de acceso en el aeropuerto de Guacimeta o el puerto de Naos y Playa Blanca se han ampliado o redefinido a sus nuevas necesidades. Nuevas carreteras, rotondas, nudos y circunvalaciones surcan su territorio, y otras están de camino.

Su frágil territorio natural está protegido, pero no puede evitar su deterioro ecológico generado en muchas ocasiones por la explotación económica directa o indirecta del territorio, ya sea en extensivas áreas industriales o de extracción de árido. Lo mismo podríamos decir de su espacio rural, fragmentado por patrones geométricos que mutan sin descanso, sin poder evitar las redefiniciones generadas por la variabilidad de las demandas de mercado. Emergen entonces nuevas configuraciones, nuevas concepciones, nuevas situaciones que desgraciadamente se rigen por aspectos más prácticos que sensibles al territorio, generando en muchos casos no sólo impactos paisajísticos, sino problemas ecológicos como la dispersión de vertederos descontrolados.

Mención aparte merece la expansión de su arquitectura. Las “distribuciones cúbicas desnudas como el blanco destellante de una estrella” que “se salpican por el ámbito total de las Isla” como fueron concebidas por César Manrique, parecen mantenerse a regañadientes en Arrecife, emergencias como el proyecto de rehabilitación del Gran Hotel es una amenazante declaración de intenciones. Los patrones organizativos de los pequeños asentamientos no solo se encuentran colmatados, sino que van creciendo siguiendo las líneas de viario para concretar extensos corredores urbanos. Unos se expanden en nuevos paquetes o sectores urbanos generando discontinuidades en retales (o *patchwork*), que no solo alcanzan las circunvalaciones sino que continúan su expansión motivadas por las demandas de mercado inmobiliario, que poco entiende de paisaje y mucho de territorio como gran parcela a urbanizar y edificar. Otros se diluyen en el territorio en un efecto dañino expansivo creando un nuevo desordenado paisaje de *esporas blancas*. Dando lugar a un incómodo *paisaje intermedio*, entre la gran fábrica compacta urbana y el silencio de la vivienda aislada perdida en “ríos de charoles negros en luto, y apagados ya sin humos de pastosa y espesa corriente quieta, con su muerte paralizada sin tiempo ni medida” (Manrique, 1974).

Los asentamientos rurales mutan, pocas unidades mantienen su ligazón agrícola. Muchas se convierten en segundas o terceras residencias, o acogen la emergencia del turismo rural. La piel parece mantenerse en la mayor parte de los casos, pero la vivienda rural es una unidad orgánica que crece y tiene la inexorable y amenazante querencia a volverse urbanita.

La estructura paisajística que había nacido de un territorio que recogía con esmero hasta la más pequeña gota de agua, se enfrenta a su abandono frente a la aparición de desalinizadoras, depósitos y potabilizadoras en el territorio que permiten ahora el fácil acceso al agua que cada año incrementa su producción (Avance PIO 2010).

Igualmente sigue creciendo el consumo energético, mientras las posibilidades de implantación de energías renovables se diluyen en políticas estatales, como el *impuesto al sol*, que no parecen ir dirigidas en las líneas de responsabilidad

ambiental que defiende la isla como Reserva de la Biosfera y que concuerdan con todos los protocolos internacionales que se enfrentan a la huella ecológica y el inexorable cambio climático.

El tratamiento de residuos está en fase de dar una solución en Zonzamas, pero no ha sido posible generalizar en la isla una sensibilidad insular a pesar de los esfuerzos de diferentes instituciones como la Oficina de la Reserva de la Biosfera, cuyas políticas de concienciación permiten abrir pasillos de respuesta responsable.

03.5 MARCA LANZAROTE. NUEVO TRATO

Lanzarote, cincuenta años más tarde de la emergencia de un modelo, cuya transcripción en un plan general habría de materializarse en el PIO de 1991, se enfrenta en la actualidad a dos principales amenazas. Una deviene por la aparente suavización administrativa sobre el control paisajístico de su territorio en relación a lo que en este trabajo denominamos “Marca Lanzarote”, en parte quizás a la falta de claridad en la definición en la normativa municipal vigente en forma de Planes Generales o Normas Subsidiarias, constituyendo frágiles capítulos de definición estética; o bien debido a la parcialidad en la interpretación de lo que debe ser la mencionada “Marca”.

La otra amenaza deviene sobre la inminente aprobación de una Ley del Suelo, que propone instar al crecimiento económico a costa del territorio, permitiendo la centralización decisoria del planeamiento en los círculos municipales y poniendo en una situación de fragilidad la existencia de control y/o coordinación territorial, aspecto que vendría a poner la idea de Marca en un sumatorio de siete interpretaciones municipales para el caso de Lanzarote, a la espera del PIOL.

Si bien es cierto que un modelo visión precisa cambiar para perdurar, de acuerdo a las transformaciones generadas por la propia naturaleza del **tiempo**; por la necesidad de **adecuación** a los cambios medioambientales, sociales y económicos; por la emergencia incontenible de **ansiedad** especulativa como parte de una economía que opera desde la idea de crecimiento; por la necesidad de mantener aspectos **identitarios** en una sociedad globalizada; por la búsqueda constante de sistemas **eficientes** que permitan la optimización de los esfuerzos; o por la simple cuestión de **definir** un marco de ordenación frente a la tendencia entrópica del territorio.

Si es preciso construir un argumento capaz de perdurar en las próximas décadas, es necesario reproducir las condiciones indispensables que fueron clave para su génesis en las década de los sesenta. Por una parte reforzar y detectar aquellos aspectos de la marca que son la esencia misma del plan visión. Y por otra el liderazgo administrativo, ya sea en el contexto actual como en el amenazante futuro legislativo. En definitiva encontrar un nuevo pacto inter-administrativo que permita

aclarar qué aspectos deben prevalecer en la toma de decisiones del territorio a la hora de establecer pautas estéticas sobre la movilidad, los territorios naturales-rurales-urbanos, la concreción de espacios libres, la arquitectura y los sistemas metabólicos (infraestructuras) de la isla de Lanzarote.





04 FACTORES ACTUALES QUE INCIDEN EN LA LECTURA CRÍTICA DE LA MARCA LANZAROTE SOBRE EL PAISAJE. UN DIAGNÓSTICO

43

Son muchos los factores que inciden en la actualidad en el paisaje de la isla de Lanzarote. Algunos activos desde el inicio del desarrollo turístico y otros que progresivamente inciden de forma crítica en la construcción del paisaje actual, entre ellos y a modo de diagnóstico se citan los siguientes:

Aspectos sobre la MOVILIDAD, desde las estrategias de los puntos de acceso como el **aeropuerto** o **puertos**, incluyendo los nuevos espacios para **cruceros**; hasta el diseño de las **carreteras** como viario de distribución, auténticos miradores del paisaje y sus **rotondas** asociadas. Lanzarote se presenta como una isla de percepción cinética, principalmente desde el automóvil (Lynch, 1958). Todo ello enfrentado a la emergencia de una movilidad de política sostenible con estrategias **peatonales** y carriles **bici**.

Aspectos sobre la ESTRUCTURA del territorio, del **lleno/ vacío**; del **cromatismo**; y su percepción **panorámica**. La inmanencia volcánica de su espacio geológico **natural** y marítimo de su **litoral**. La **geometría** y codificación de sus espacios rurales. Ya sean de producción agrícola como en La Geria, las vegas o en el corredor del jable; en las salinas, en la deconstrucción territorial en las canteras o en los tejidos de asentamientos residenciales o la emergencia de temática enológica. Todo ello inmerso en un tejido temático de **isla-arte** de gran riqueza y originalidad.

Aspectos sobre sus ESPACIOS LIBRES, la concepción y diseño estratégico en sus grandes parques naturales. El diseño de parques urbanos o recientemente de la iniciativa del acondicionamiento de pequeños vacíos urbanos para su uso social. La estructura de **playas** en Lanzarote, como valor hegemónico e indispensable en su turismo de *Sol y Playa*. El papel de la **vegetación**, de la jardinería en los espacios tanto de movilidad, rurales y urbanos, así como sus aspectos territoriales perceptivos como **hitos** en el paisaje.

Aspectos sobre la tensión de lo URBANO dando respuestas diferenciadas al binomio **densidad/ periferia**. Con especial incidencia en el contexto urbano de **Arrecife**, la

planificación de polígonos en sus **zonas industriales**, o las respuestas morfológicas de sus diferentes núcleos turísticos.

Aspectos ARQUITECTÓNICOS, presentando valores de **unidad arquitectónica** y **singularidad arquitectónica**. La importancia y manifestación de elementos o **detalles**, entre los que podemos destacar el papel relativo de sus paramentos, o la amenaza sobre la percepción del paisaje debido a la **publicidad**.

Y finalmente aspectos de INFRAESTRUCTURAS, aspectos medioambientales que responden al metabolismo insular, y la presencia territorial de sus **redes de infraestructuras**.

04.1 COMPONENTES ESENCIALES DE MOVILIDAD

El acceso a Lanzarote se produce a través de su aeropuerto e infraestructuras portuarias. El papel que juegan estas “puertas de la isla”, es fundamental porque son las que abren y muestran las primeras impresiones paisajísticas al visitante, descubriendo y evidenciando las estrategias de percepción del territorio insular. Por tanto, no sólo es importante velar por la calidad de estos puntos de acceso sino también hacerlo en los espacios aledaños para producir impresiones conjuntas de gran coherencia visual y sensorial sin impactos negativos. Por ejemplo, de nada vale mejorar las condiciones estéticas del edificio del aeropuerto de Guacimeta si la respuesta espacial de las construcciones de la Zona Industrial de Playa Honda no refleja la misma iniciativa. Lo mismo se puede decir del acondicionamiento de la nueva plataforma de Cruceros de Arrecife. Si bien por una parte nos encontramos de inmediato con la elegante y placentera visión que proporciona la nueva Marina, por otra parte no ha sido posible coordinar todavía una solución de calidad para la primera fachada urbana de la ciudad frente al dique de Naos, que es determinante en la primera impresión que percibe el visitante a bordo del crucero que le trae a la ciudad. La misma incoherencia se refleja en la línea de guaguas insular que adopta el blanco como color identitario frente a su intercambiador de Arrecife que apuesta por una arquitectura de colores naranjas y metalizados como rasgo más visible.

Lanzarote contaba con un parque móvil de 116.589 vehículos en 2016, cuando Lanzarote recibía 2,73 millones de turistas (statista.com) y la estancia media de unas nueve noches, daba como resultado para una población de 172.433 individuos una cifra de 0,7 vehículos por persona. En 2024, el parque móvil de Lanzarote es de 143.338 vehículos, para una recepción de 3,1 millones de turistas, una estancia media de 10 días (ISTAC, 2014), y una población de 159.021 (RD 1085/2023), da como resultado 244.000 personas, lo que resulta 0.6 vehículos por persona. Resulta por tanto paradójico, que aunque todos los parámetros aumentan, se reduce el ratio de vehículos/usuario.

Estos datos estadísticos vienen a demostrar la importancia capital e impacto del transporte privado en el turismo de la isla. Y de que la percepción y descubrimiento de su paisaje por parte del visitante se produce en primer término desde el marco

cinético de su **deriva en automóvil** constituyendo una **experiencia secuencial**. Las carreteras de Lanzarote se presentan así como miradores motrices que basculan desde trayectos pragmáticos de conectividad a excepcionales corredores de secuencias panorámicas. En definitiva, la cultura del paisaje insular que experimentamos nos llega a través de la infraestructura viaria, convirtiendo el tránsito en una experiencia perceptiva.

Por otra parte, las carreteras llevan consigo un proceso de antropización que requiere de un mecanismo compensatorio de recomposición, que concilie la transformación del territorio directamente atravesado con las formas del paisaje preexistentes.

La distribución dispersa de núcleos poblacionales de Lanzarote favorece la demanda creciente y hegemónica de los sistemas de transporte privado, frente a las debilidades de *aceptabilidad social*, generadas por frecuencia y puntualidad, que presenta el servicio de transporte público de autobuses. Si bien en los últimos años se consolida el corredor de transporte público insular que conecta los principales núcleos turísticos, debe mejorarse el servicio de transporte público en el resto de su territorio.

La supremacía del transporte privado produce una dependencia extrema y una actitud cómoda, que ha provocado la necesidad de mejoras constantes del sistema viario para responder a la demanda de flujos del parque móvil, ya sea en reparaciones, ampliaciones o en la necesaria gestión de circunvalaciones. Dichas operaciones han generado la inevitable **proliferación de viarios**, que trazados de acuerdo a estándares normativos, fragmenta el paisaje con un sistema de provisión creciente que no ha encontrado el modo de adecuarlo a la naturaleza identitaria de la isla, **provocando una homogeneización y visión excesivamente técnica del paisaje** con una fuerte tensión longitudinal en sus recorridos, fragmentando la visión global mientras concibe una nueva estructura narrativa del paisaje compuesta por la propia carretera, una gran cantidad de rotondas y una inusitada emergencia de **estaciones de servicio en los ejes principales de la isla**, especialmente **centralizadas** en un radio de ocho kilómetros alrededor de la capital de Arrecife.

En las primeras operaciones realizadas en los años sesenta, el **viario fue objeto**

de proyectos clave. Por una parte la decisión de intentar mantener el carácter paisajístico de vías turísticas en entornos rurales, por ejemplo evitando el trazado de la línea blanca. Aspecto ya desaparecido por el mencionado efecto de normalización. Otro criterio desaparecido resaltaba la integración **transversal** de los bordes del viario en continuidad con la forma del paisaje que atravesaba en cada caso. Este criterio ha sido abandonado a favor de evidenciar o manifestar el borde como un tramo que pertenece a la lógica de la carretera y de su sentido **longitudinal** con la inclusión de vegetación (propia o foránea) o palmeras canarias en línea y/o la ejecución de una banda a cada lado de rofe rojo. Este criterio de tratamiento de paisaje refuerza la idea construcción y diseño de la propia carretera frente al de **integración** del paisaje exterior a la misma.

Por otra parte la proliferación del tráfico y la presión sobre las carreteras en los recorridos turísticos hace que hayan aparecido un buen número de rotondas para facilitar el tráfico. Estas rotondas conforman a su vez espacios a diseñar y a integrar en el paisaje tanto de la carretera como del entorno. Su configuración, en marco estricto circular, estimula o predispone a ser tratada de manera singular. Esto que puede resultar algo de cierto interés para la mejora cualitativa del paisaje de la carretera, puede sin embargo volverse en contra si se considera en todos los casos (que empiezan a ser cuantiosos) su tratamiento por medio de objetos de arte o similares.

En Lanzarote, los primeros ejemplos de elementos hito escultóricos en rotondas fueron diseñados por César Manrique. Ya sea con los “Juguetes del Viento” posicionados en el centro de las mismas, o colindantes como el Monumento al Campesino. En la actualidad, se han generado planes de acondicionamiento de **rotondas** proliferando el trabajo de artistas contemporáneos insulares. Frente a esta emergencia creativa es necesaria la **reflexión estilística** de las propuestas contemporáneas de la última década. Frente al trabajo de sincretismo esencialista de César Manrique como respuesta sensible al paisaje de Lanzarote, se alza una corriente contemporánea de nuevos artistas adscritos a otras corrientes ya conocidas de vertiente figurativa. Ante esta disyuntiva es necesario cuestionar la

idoneidad espontánea de su **proliferación como escaparates turísticos** con una planificación integral, ya sea municipal o insularmente hablando. En cualquier caso frente al paisaje esencial de grandes panoramas y de grandes vacíos de Lanzarote no siempre la solución a su integración debe pasar por el posicionamiento objetual, muchas veces bastaría con presentar un paisaje semejante y en continuidad con el existente.

El incremento del parque móvil insular no ha sabido responder de una manera equilibrada a la demanda estratégica de **aparcamientos** en los núcleos poblacionales, los cuales se ven cada vez más presionados a incorporar nuevos modos de movilidad sostenible, no sólo el mencionado sistema de transporte público, sino la proliferación de un sistema litoral de **carril bici** y la **peatonalización** de los centros urbanos, restringiendo el acceso vehicular mediante estrategias horarias o por derechos adquiridos de usuarios residentes. Esta situación genera no sólo problemas evidentes en el flujo de tráfico, sino la proliferación de **aparcamientos espontáneos** en vacíos urbanos o en el uso indiscriminado de las aceras peatonales, dando lugar a problemas básicos a personas de movilidad reducida y a la proyección de una **imagen desordenada** generada por la aparente falta de previsión de un sistema circulatorio prácticamente al servicio del automóvil.

04.2 COMPONENTES ESENCIALES DE ESTRUCTURA

La estructura geológica de Lanzarote emerge como resultado de una superposición de diferentes fases de actividad volcánica. Su estructura longitudinal se orienta en un eje NE-SO, alzándose orográficamente en ambos extremos hace 11 millones de años (Mioceno). En el norte con el macizo de Famara-Guatifay (hasta 684 metros) y al sur con el de los Ajaches (hasta los 561). Generando un perfil de curva que a modo de catenaria alcanzará su punto más bajo en el corredor del Jable construyendo un continuo interrumpido por dos reconocibles líneas paralelas de formaciones volcánicas conformadas en los siglos XVII y XVIII, para configurar una porosa barrera de edificios geológicos que no superan los 200 metros.

Sobre esta estructura geológica y previa a la emergencia turística de los sesenta, el territorio insular, a excepción de los eriales de lava y los ámbitos de excesiva pendiente, se convierte en un sistema de subsistencia determinado principalmente por la agricultura. Este medio de subsistencia primario frente a una climatología subtropical que afecta al territorio con baja pluviosidad, alta humedad relativa media y constantes vientos alisios determinó los tipos de cultivo en sistema de gavias; sobre volcanes perforando la lava; en jable sobre corredor central de arena NE-SO de la isla; o por enareados que en 1969 representaban el 50% (Cáceres et al, 1971).

Todos estos tipos de cultivo geometrizaron extensivamente el paisaje insular de acuerdo a diferentes patrones que respondían a sistemas agrícolas. Las gavias y nateros más escasas, determinaron la emergencia de paisajes codificados nivelados por muros de piedra en laderas; en los volcanes, el carácter inaccesible de los mismos, especialmente de los cráteres, concretó la naturaleza “invisible” de una perspectiva enmascarada por el frente del edificio geológico, tan sólo descubierta a través de la visión aérea o de *Google* recientemente; el paisaje de cultivos en el Jable se hace más visible en los trayectos interiores longitudinales de la isla; mientras el enarenado se convierte en el sistema más extendido, en las vegas y sobre todo en la Geria, que por su característica estructura de oquedades de casquete esférico extensivas como medida de protección al viento apoyadas en socos de muros de piedra semicircular y las características higroscópica de la

propia lava (Higueras, 1973), permiten contemplar uno de los paisajes agrícolas más singulares del mundo.

De acuerdo a los datos procedentes de la *Hermanidad Sindical Insular de Labradores y Ganaderos*, Lanzarote dedicaba en 1969 un total de 10.428 hectáreas a cultivos (aproximadamente 1/8 de la superficie total de la isla 84.590 ha), en donde destacaba la viña con un 16,58% (1.720 ha).

En la actualidad, el espacio dedicado a la agricultura es de 3.433 hectáreas (ISTAC, 2014), reduciéndose a 1/3 desde el comienzo del modelo turístico mientras el cultivo de la viña representa prácticamente **2/3 de la superficie cultivada en la isla** (2.047 ha) y el doble de lo que se cultivaba en 1969.

La demanda del cultivo de la viña está generando una tendencia a su monocultivo. Convirtiéndose en la principal fuente de ingresos agrícola en la isla por su alta demanda comercial. Por otra parte, la necesidad de buscar un rendimiento económico de la misma ha producido el cambio paulativo del paisaje de la Geria dando lugar a nuevos patrones geométricos extensivos de cultivos. Lo que ha provocado un nuevo paisaje productivo eficiente y la amenazante desaparición de su singularidad paisajística.

Por otra parte, el abandono de una superficie de cultivos de casi 7.000 ha en Lanzarote ha generado el deterioro erosionado del paisaje o su ocupación especulativa por el turismo.

Cabe reseñar la necesidad de establecer un control sobre la emergencia del uso de plásticos o materiales desechables como cajas o llantas de neumáticos para generar los lindes de las parcelas de cultivo, provocando impactos negativos sobre la percepción turística del espacio agrícola. De igual manera es necesario el control sobre la altura de los muros, para evitar el levantamiento de lindes excesivamente desproporcionados, **desnaturalizando** el terreno.

La estructura de los asentamientos humanos ha sido la de la emergencia y desarrollo diferenciado en su territorio de núcleos rurales y urbanos intencionados como consecuencia de la colonización de la isla en el s. XV. La capital se localiza en un primer momento en Tegui se, por su posición de dominio estratégico visual de la isla desde el Castillo de Santa Bárbara (Guanapay), permitiendo una densificación paulatina por su papel administrativo. Como contrapunto productivo agrícola se desarrolla el núcleo de Haría por las características climatológicas propicias del valle en el que se asienta, mientras que Arrecife surge espontáneamente favorecida por el carácter de puerto de abrigo que brinda su costa. Los trabajos de defensa con la fortaleza del Castillo de San Gabriel y más tarde el de San José refuerzan su pasado defensivo frente a la piratería, mientras asienta su papel económico como principal puerto insular para adquirir finalmente la capitalidad en el siglo XIX. Estos asentamientos, como puntos estratégicos fundamentales, establecieron la polaridad de una red espontánea de movilidad trazada sobre el territorio de Lanzarote. Otras polaridades se posicionaron de acuerdo a otras condicionantes favorables para la agricultura, la extracción de árido o la producción de sal, la pesca artesanal y/o su posición estratégica en cruce de caminos. En este sentido, asentamientos como San Bartolomé, favorecieron la configuración de una red espontánea y lógica de conectividad poblacional hacia el norte en el eje Arrecife_Tegui se_Haría, hacia con el sur en un eje Arrecife_Tías_Yaiza, y hacia el este Arrecife_Tinajo.

Recordando los estudios de proceso de formación del tejido urbano de Gianfranco Caniggia, podemos considerar que todos estos asentamientos se desarrollan y densifican siguiendo la lógica discontinua del edificio sobre la vía matriz. La espontaneidad geométrica de estos tejidos urbanos que se redensifican en su núcleo hace el resto para configurar la característica matriz de llenos y vacíos que aún perviven en núcleos como Tegui se, Haría o Tinajo o los asentamientos rurales de Tao, Muñique, Las Breñas o Soo. Sin embargo la expansión inmobiliaria producto de la mejora económica experimentada en algunos municipios desde la década de los sesenta ha provocado la emergencia racional de la parcelación del suelo en sistemas cartesianos que optimizan el rendimiento especulativo del territorio. Esto puede apreciarse en áreas de crecimiento del núcleo de Tías, Uga o Arrecife.

Mención aparte merecen los sistemas turísticos urbanos surgidos a partir de los 60, en los que la estructura urbana busca una planificación diferenciada de acuerdo al modelo morfológico preferente provocado por la demanda del sector. Por un lado Puerto de Carmen, en el municipio de Tías, se desarrolla en la década de los setenta con un modelo de hoteles, bloques de apartamentos, y viviendas unifamiliares de alta ocupación sobre el parcelario, dando lugar a una estructura extensiva, compacta que al adecuarse a la topografía del territorio organiza un sistema longitudinal, de posicionamiento semiorgánico dando lugar a un variopinto tejido discontinuo cuya racionalidad ha ido incorporándose con las mejoras de su paseo marítimo y el sistema de circunvalación.

La emergencia de Playa Honda entre la década de los setenta y los ochenta arroja una intencionalidad de cuadrícula rectangular con una lógica destinada a organizar un tejido que favorecería la circulación del Jable en su sentido transversal en la isla y la orientación natural de la pluviosidad en el sentido de máxima pendiente hacia el mar. Sin embargo la decisión ecológica del Jable se vio interrumpida por la emergencia de ordenaciones de lógica transversal, incluyendo su Zona Industrial. Costa Tegui se, comienza su expansión en la década de los ochenta con un planeamiento más racional en la distribución por paquetes, favoreciendo el modelo de hotel resort, y vivienda unifamiliar en urbanizaciones cuyo coeficiente de ocupación mejora en relación con la propuesta de Puerto del Carmen. La desafortunada emergencia de propuestas excesivamente especulativas o la reciente crisis económica española ha generado un paisaje inacabado y desarticulado.

Playa Blanca, comienza igualmente en los años ochenta. Aunque adopta todos los modelos morfológicos turísticos anteriormente mencionados, finalmente, su estructura de malla de reminiscencias a las *New Towns* inglesas como Milton Keynes, han permitido un cierto grado de racionalidad en su tejido organizativo. Sin embargo, el modelo extensivo de desarrollo por sectores, parcelados, urbanizados y edificados en viviendas unifamiliares genera dudas sobre este modelo expansivo de ocupación del territorio propio del modelo de ciudad americana sujeta al uso fundamental del automóvil.

Los corredores urbanizados surgen como amenaza de la expansión de la estructura urbana en telaraña de la ciudad de Arrecife. Esto se hace patente en el eje corredor Arrecife- Tahiche, o en el de Arrecife-Playa Honda, lo que puede provocar la emergencia de un continuo construido entre estos núcleos.

Los tejidos industriales han conseguido posicionarse en continuidades urbanas, como la zona Industrial de Arrecife, o la de Playa Honda en San Bartolomé. Igualmente, los centros comerciales, aún permanecen ligados a núcleos urbanos.

04.3 COMPONENTES ESENCIALES DE ESPACIOS LIBRES

En este apartado distinguiremos entre aquellos espacios protegidos de los que no lo son. A priori todos ellos se encuentran bajo amenaza por su constante antropización. El presente estudio se centra sobre aquellos espacios que han sido transformados por la acción del ser humano, entendiendo que aquellos espacios naturales y estructurantes del territorio se encuentran protegidos de su actividad. Sin embargo lamentablemente no es así. La extracción de árido del corredor del Jable o el vertido de hormigón en ámbitos sin vigilancia se sigue produciendo. La excesiva emergencia de pistas en espacios protegidos ha generado la necesidad de programar la restauración en espacios naturales.

Desde un punto de vista escalar, el Parque Nacional de Timanfaya con sus 51 km², sigue siendo el principal espacio protegido de la isla libre de edificación, recibiendo 1,65 millones de turistas en 2015, cifra en la que ha oscilado en los últimos veinte años. Aspecto llamativo cuando el número de turistas en Lanzarote se ha duplicado en el mismo periodo 1995-2015, y el 98,5% de la afluencia a Lanzarote, estuvo generada en 2015 por ocio o vacaciones (ISTAC). Demostrando su valor como oferta complementaria enfrentada a los datos aportados por el centro de datos del Cabildo sobre los principales factores de la visita turística a Lanzarote, en donde su paisaje ronda el 5% frente al 70% del sol y/o clima.

Además del Parque Nacional de Timanfaya, Lanzarote cuenta con un 42% de su suelo definido como área protegida (35630 ha) por la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias, así como por Directivas Europeas (Red Natura 2000) que incluye lugares de importancia Comunitaria y Zonas Especiales de Protección para las aves. Lo que equivale a un 60% aproximadamente, tan sólo de hectáreas terrestres (50.677 ha).

Al margen de sus áreas protegidas, Lanzarote cuenta con otros grandes espacios libres de edificación como son sus dos campos de golf sobre la costa este del litoral insular. Si bien se deben entender como equipamientos urbanos, su posición y extensión los hacen reseñables en este apartado. El Costa Tegui se creó en 1978 y renovado en 2008 de 1 km², y el reciente Lanzarote Golf Resort de 0,6 km², en la carretera del Puerto del Carmen.

Por otra parte son escasos los parques intermunicipales de escala media. Surgen en entornos periféricos de los núcleos urbanos. Tal es el caso del Parque de los Geranios (5,4 ha) de Arrecife en la circunvalación de Arrecife de la LZ-3, o el Parque temático de Arrecife (3,7 ha) frente al Cabildo de Lanzarote. En los núcleos urbanos como Tahiche con su Plaza Parque Los Fundadores (0,2 ha); Tegui se con la Plaza de la Mareta (1,7 ha), o San Bartolomé con su Parque Félix Rodríguez de la Fuente (0,4 ha) se configuran como espacios abiertos y desarticulados de su trama urbana. Nuevas propuestas de espacios urbanos como la Plaza del Pavón (0,4 ha) en Tías o la Plaza de el Rincón en Yaiza apuestan por un lenguaje posmoderno contrastando con otras plazas creadas en las primeras décadas de la emergencia del turismo como la Plaza de León y Castillo de San Bartolomé (0,9 ha) estructuradas con una geometría orgánica, ajardinadas y equipadas de acuerdo a la visión integral del modelo Lanzarote de la época.

Las pequeñas plazas de los ayuntamientos de la época, o de las ermitas de los núcleos urbanos siguen cuidándose y articulándose con su espacio adyacente, configurando espacios de escala humana más acertadas para su uso público como espacios de estancia: La Plaza de Las Palmas en Arrecife, La Plaza de la Constitución en Tegui se, la plaza del Ayuntamiento de San Bartolomé, La Plaza de San Antonio en Güime, La Plaza de Leandro Fajardo Cabrera en Tías son algunos ejemplos.

La peatonalización de calles surge como primera emergencia en la propia capital de Arrecife en la Calle Real (León y Castillo), ramificándose en el casco viejo, y extendiéndose al resto de los núcleos urbanos de la isla, como en la calle Doctor Cerdeña Bethencourt en San Bartolomé y al acondicionamiento reciente de paseos marítimos como el de Puerto del Carmen o Playa Honda.

La configuración del Paseo Litoral en Lanzarote, alcanza su máxima expresión en el corredor peatonal y carril bici desde Puerto del Carmen- Costa Tegui se. Un recorrido continuo de hasta 26 kilómetros a punto de concluirse.

La emergencia de la recuperación de parcelas sin edificar en ámbitos de gran impacto turísticos, como son la primera línea de la Avenida Marítima de Arrecife, ha motivado la iniciativa de su reutilización efímera para un uso social de equipamiento urbano por parte del Cabildo de Lanzarote y la Reserva de la Biosfera.

La jardinería constituye un aspecto a reseñar. Entendiendo por una parte la propia naturaleza árida del paisaje de Lanzarote, en donde las especies propias insulares compiten con nuevas especies introducidas, foráneas o exóticas. Esto provoca la emergencia de un paisaje ajeno a las líneas generales de la construcción histórica de Lanzarote. Una discontinuidad que rompe con la propia idea de la aridez frente a la exuberancia, de la presencia de la palmera solitaria al vergel, del cromatismo propio al importado. Por otra parte la hegemonía de la normativa municipal de imponer un árbol de gran porte por vivienda construida contribuye a la emergencia replicada y sistemática de un paisaje repetitivo, y que en ocasiones induce al efecto multiplicador de especies arbóreas, que con su característico perfil, induce a una idea diferente del paisaje del horizonte insular. Habría que considerar el desarrollo temporal de estas especies y la escala y proporción que adoptarán en franca competencia con la existencia de palmeras canarias. Muchas percepciones del paisaje insular se inscriben en grandes panoramas horizontales desarrollados en la base de los distintos episodios volcánicos, en donde esta especie es muy visible, casi como pequeños hitos del paisaje. La aparición creciente de araucarias en los jardines privados de las viviendas o en los vacíos intermedios, están modificando en un sentido quizás no programado este tipo de paisajes tan característicos de los suelos urbanizados de la isla.

También son notables los impactos perceptivos de los campos de golf. Una oferta complementaria de gran demanda y probablemente necesaria en una oferta de calidad turística. Estas instalaciones deportivas requieren de una gran superficie de juego estandarizada según distancias regladas por hoyo y dispuestas sobre extensas superficies de hierba o césped. Los campos de golf son muy perceptibles en la isla, tanto la escala como la proporción necesaria de verde constituyen una llamada, especialmente sensible en una isla de grandes vacíos y de componentes

muy expresivos y valorados de paisaje árido con escasa representación arbórea y presencia de matorrales de aulagas y tabaibas. El diseño de estos campos especialmente con palmera canaria y con partes de las superficie en terreno virgen constituye un acierto como solución de paisaje aunque habría que valorar la tendencia en general en la isla de la presencia creciente de vegetación arbórea en muchos de los espacios dedicados al turismo.

La tendencia a valorar positivamente la incorporación de vegetación está produciendo una modificación lenta del paisaje insular en contextos urbanos turísticos hacia un componente estándar y no propio de calidad del paisaje ofertado con espacios muy vegetados y muchas veces con incorporación de especies foráneas. Por ello es fundamental atender a textos referenciales como el *Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras* (RD 630/2013) o la *Base de Datos de Especies introducidas en Canarias* (Gobierno de Canarias, 2014) con el fin de evitar la pérdida y fragmentación de hábitats naturales.

La isla tiene buenos ejemplos de vacíos en el interior de los espacios urbanos con superficies tapizadas de rofe y con escasa presencia de especies arbóreas, casi siempre palmeras canarias que podrían servir de buenos ejemplos en la construcción de una jardinería propia.

04.4 COMPONENTES ESENCIALES DE ARQUITECTURA

58

La singularidad de Lanzarote en su propuesta arquitectónica reside en primer lugar en la concepción de actuaciones singulares en respuesta a paisajes excepcionales, en una apropiada correlación de arte y naturaleza. Estamos hablando del conjunto de propuestas que conforman los Centros de Arte, Cultura y Turismo de Lanzarote. La mayor parte de estos materializadas en aproximadamente una década al comienzo del desarrollo turístico de la isla, empezando con la Cueva de los Verdes (1964).

Desde 1966, el artista César Manrique lideraría un grupo creativo y técnico que daría lugar a las obras de los Jameos del Agua (1966), Monumento al Campesino (1968), Restaurante El Diablo (1970), Mirador del Río (1973) y el Museo Internacional de Arte Contemporáneo (MIAC) (1976). Tan sólo la obra del Jardín de Cactus se posiciona más allá, en la década de los noventa.

En 2015 se incorporó la Casa Amarilla (2015) en Arrecife, recuperando y restaurando la antigua sede del Cabildo Insular como centro de investigación, estudio y difusión del patrimonio científico, cultural y natural de la isla. En 2016, se inauguró el Museo Atlántico, basado en la “preservación, conservación y educación del medio marino y la naturaleza”, en donde el artista Jason deCaries expone sus esculturas en un espacio abierto submarino a 12 metros de profundidad y ocupando una superficie de unos 2.500 metros localizado al sur de Lanzarote.

La afluencia a estos centros turísticos alcanzó en 2023 la cifra de 3,5 millones de turísticas, lo que suponen un aumento significativo frente a las cifras de 2025 con 2.775.835 visitantes, cifra sobre la que habría fluctuado desde el año 1995. De ellas cabe destacar el papel que ejercen las Montañas de Fuego, al tratarse de un tercio del total de las mismas. Las nuevas incorporaciones apenas constituyen un cambio estadístico sobre el que sea posible hacer una valoración estimativa sobre su impacto futuro.

Otras obras de César Manrique son la Casa del Volcán o Fundación César Manrique (1992) y su Casa del Palmeral o Casa-Museo César Manrique en Haría, abierta al

público en 2013. En enero del 2024, se inaugura la obra del islote de la Fermina, obra inacabada del propio César.

Otros lugares que generan una afluencia reseñable por su valor histórico, son el núcleo urbano de Tegui, antigua capital insular, junto a su Castillo de Santa Bárbara donde se acoge el Museo de la Piratería. Y por la emergencia del interés enológico en la Geria, las bodegas se han convertido en lugares de peregrinación favorecidos por las mejoras en la carretera LZ-30. Entre los más destacados están bodegas El Grifo por su Museo del Vino, recibiendo anualmente a 50.000 visitas; o el Museo Agrícola El Patio en Tiagua próximo al espacio protegido de la Geria. Mención aparte merece el cierre de Bodegas Stratvs cuya intervención extensiva en el territorio sujeta al incumplimiento normativo, enmascara su impacto perceptivo desde la carretera de acceso a través del uso de vegetación y muros de piedra natural.

Frente a una concepción identitaria de las manifestaciones arquitectónicas singulares que surgen de la concepción estética promovida por César Manrique, emergen en el territorio insular modelos más globalizados sujetos a demandas menos preocupadas por los valores paisajísticos y más por la demanda y diversificación emergente del mercado turístico. De esta forma nos encontramos con el Rancho Texas Lanzarote Park (2002), situado en Puerto del Carmen (Tías) que incluye un zoológico y un acuario (6,4 ha); el Aquapark de Costa Tegui (2,7 ha) o el Karting Internacional Lanzarote (6,7 ha) entre otros. Nuevos entornos de extensión reseñable que adoptan sus propios códigos estéticos que emergen sobre sus cerramientos perimetrales adoptando sus propios códigos temáticos.

Por el contrario, la mayor parte de las dotaciones insulares como ayuntamientos, iglesias, cementerios, centros educativos, hospitales, centros deportivos, o centros sociales, han adoptado mayoritariamente la línea de arquitectura blanca promovida por el Cabildo Insular desde la década de los sesenta. Si bien es cierto, que hay emergencias que rompen con esa línea, como son la nueva sede del Cabildo Insular, el Intercambiador de autobuses de Arrecife o las nuevas paradas de autobuses

insulares, se trata de excepciones a una imagen que impera aún, de manera mayoritaria, en el territorio.

El modelo de grandes equipamientos como centros comerciales, aún no han conseguido posicionarse en espacios estratégicos entre núcleos, obligando a adoptar espacios en núcleos urbanos. En ocasiones, bien localizados en relación al viario. Tal es el caso del Centro Comercial Deiland en Playa Honda frente a la LZ-2, el Centro comercial Biosfera en Puerto del Carmen frente a la vía de acceso Juan Carlos I, o el Centro comercial de Arrecife frente a la Rambla Medular. En una situación más precaria permanecen los Centros Comerciales El Mercadillo, Villalobos o Atlántida en el centro peatonal de Arrecife. Desde un punto de vista estético, estos templos comerciales adoptan por regla general nuevos códigos formales, volumetrías, colores, publicidad y materiales que distorsionan la imagen de la marca Lanzarote buscando el efímero impacto sobre el consumidor.

Las áreas industriales se desarrollan en Lanzarote en dos áreas principalmente. En el ámbito noreste de Arrecife (Puerto e Industrial Naos, Industrial los Mármoles, Altavista Industrial Altavista, Altavista II Polígono Este, Tenorio y Zona de almacenamiento industrial de Tegui) y en la Zona Industrial de Playa Honda del Término Municipal de San Bartolomé frente al aeropuerto.

Así mismo existen dos áreas de menor envergadura: un Complejo agroindustrial en Tegui, en el centro del Corredor del Jable, y el área industrial de Playa Blanca (Sector 1, 91, 92, 93 y 94) en Yaiza.

Si bien se ha procurado mantener el código de color blanco en la arquitectura de las Zonas Industriales, surgen problemas vinculados por el exceso de tamaño en la publicidad, la laxitud administrativa en el cumplimiento de las ordenanzas estéticas por parte de grandes corporaciones como REPSOL o IKEA, la obsolescencia material de un buen número de naves por la falta de mantenimiento, la emergencia variopinta de materiales, colores y formas que producen un impacto negativo en

la percepción turística de estos ámbitos de obligado paso en el acceso y tránsito cinético de la isla.

Especial tratamiento debe darse al ámbito residencial. El uso más extendido del territorio, (alrededor de un 80% del suelo construido), ha sabido construir una imagen de marca de Lanzarote originada en los años 60 como apuesta visionaria para toda la isla. Si bien podemos encontrar referencias pintoresquistas propias de los pueblos mediterráneos que fueron reforzadas por el ministerio de Turismo en su política de promoción basado en el “sol y playa” con una imagen de España exportada internacionalmente de arquitectura blanca, Lanzarote supo aceptar inteligentemente esta directriz para construir una imagen integral.

Si bien la idea estética de la “arquitectura inédita” residencial de Lanzarote, que rescata valores esenciales de su pasado, sigue prevaleciendo, hay excepciones a la regla. Tanto en los núcleos urbanos como en los rurales, emerge la implantación de formas residenciales de volumetrías grotescas, el uso de órdenes clásicos y balaustradas, fachadas de colores llamativos, o revestidas de materiales pétreos o cerámicos de diferentes motivos y tonalidades. Esto no es tan excepcional como cabría imaginar. Por otra parte, la necesidad de mantenimiento constante de esta fachada blanca exige una determinación encomiable por parte de toda la población insular. Aspecto que en ocasiones no se cumple o no se trata como el caso de las fachadas medianeras a pesar de la normativa vigente.

El mobiliario urbano es sin duda una de las asignaturas pendientes municipales. El Catálogo variado y sin criterio sujeto al devenir político de cada corporación ha hecho emerger un criterio frágil que impide tener un espacio urbano coordinado, no ya tan sólo en un Municipio, sino en una misma calle. Excepcionalmente, el ayuntamiento de San Bartolomé en su plan de visión integral SB2011, se comprometió a adoptar un sistema de mobiliario estético basado en los valores de Marca Lanzarote.

04.5 COMPONENTES ESENCIALES DE INFRAESTRUCTURAS

62

Las características geológicas y climatológicas de Lanzarote han determinado la configuración de su paisaje rural y la emergencia de una rica herencia de ingeniería hidráulica en la búsqueda de recursos de abastecimiento tanto para el consumo como para su uso agrícola. Si bien la aparición de las desalinizadoras, potabilizadoras y sus depósitos adyacentes, han determinado el cambio de paradigma del modo de habitar insular, aun pueden descubrirse los vestigios de tiempos pasados en su territorio. Las trazas agrícolas de las gavias, las maretas (las del Estado desgraciadamente atravesadas por la circunvalación a Arrecife, la de don Paco Ramírez o la de Tegui se reconvertida en Plaza), los pozos (localizados principalmente en los macizos), las galerías horizontales (como las de Famara), la abandonada presa de Mala o los aljibes (Hasta unos 6.000) se posicionan en el territorio recordándonos la carestía hídrica, hace tan sólo cincuenta años. Nos encontramos ante una posible red de interés turístico aún sin explotar. Un aspecto que sin embargo no ha servido para que la producción de agua en la isla se multiplique en las últimas décadas. Si en 1987, INALSA registraba una producción de 4.309.309 m³, esta se duplica pasada una década para alcanzar 9.506.773 m³ frente a un consumo de 7.756.355 m³ en 1995. En 2015, veinte años más tarde, Canal Gestión registraba un consumo total de 14.302.270 m³ de agua, duplicando la cifra registrada en 1995, frente a una producción dos veces y media mayor, unos 25.770.365 m³ alcanzado una alarmante pérdida a través de la red de un 44,5%. La producción de agua potable en el ejercicio de 2023 fue de 29.487.726 m³, un 4,6% más que en 2022. El consumo total fue de 13.319.432 m³ un aumento del 8,49%. En donde la pérdida en una red obsoleta de 1300 km alcanzándose ha alcanzado un cifra insostenible de 54,83%. Los cuatro municipios con mayor consumo son: Tias Arrecife, Tegui se, La Graciosa (Canal 1 Gestión Lanzarote)

Por otra parte es significativa la producción de agua reutilizada en los últimos años, pasando de 1,28 millones de metros cúbicos en 2006 a prácticamente duplicarse con 2,3 millones en 2015, y alcanzar los 2,8 en 2024.

Por su parte, la Red de saneamiento separativa de saneamiento de aguas grises como aguas negras insular sigue avanzando. Sin embargo, la necesidad de agilizar

estas obras de infraestructuras debe priorizarse para evitar el colapso de la red de saneamiento en épocas de lluvias con el fin de evitar no sólo situaciones prioritarias de salubridad, sino también de imagen de cara al turista.

En el aspecto de residuos sólidos urbanos, el vertedero insular de Zonzamas se mantiene en cifras que rondan las 100.000 toneladas desde el año 2003, de acuerdo al Departamento de Residuos del Cabildo de Lanzarote, mientras la recuperación de vidrio casi se ha triplicado en los últimos 15 años, pasando de 1.315 toneladas a 3.752 en 2014. Esto ha llevado al Cabildo a realizar una importante inversión en la remodelación global del complejo con el fin de desarrollar un complejo remodelado y automatizado que tiene la intención de convertirse en uno de “los mejores centros de tratamientos de residuos de Canarias.” (La Provincia, 2016). A finales de mayo de 2024, el vertedero de Zonzamas sufrió un gran incendio. Sin embargo es necesario recordar las conflagraciones de 2007, 2008 (hasta 5), 2010, 2011, 2021

Además del Complejo medioambiental de Zonzamas. Lanzarote cuenta con cuatro puntos limpios situados en Playa Blanca, Tías, S. Bartolomé y Arrecife para la recogida de residuos voluminosos, especiales o peligrosos de origen doméstico. Parte de la recogida selectiva de papel/cartón, envases y vidrio sale de la isla.

Los sistemas de energía basados en sistemas fósiles generan impacto en zonas de depósitos, y el diseminado de gasolineras, cuya arquitectura responde a directrices estéticas aportadas por las imágenes de marca...

La Central Eléctrica de Unelco, integrada en el grupo Endesa desde 2002, y todo el complejo industrial en el puerto de los Mármoleros representa uno de los mayores impactos en el eje Arrecife-Costa Teguise. Constituyendo un paisaje de gran valor estratégico y ordenación funcional de gran visibilidad, con una ordenación funcional que no se ha preocupado de posicionarse en el territorio más que a través de estrategias meramente funcionales. La empresa multiplica por siete en 20 años su producción bruta de 1987 (113.439 MWh) al 2006 (751.234 MWh), estabilizándose en los últimos años para alcanzar los 956.169 en 2015. En 2021, el 88% de la

demanda de electricidad en Lanzarote se cubrió mediante combustibles fósiles. La demanda eléctrica en Canarias durante 2023 alcanzó los 8.750.288 MWh, lo que supone un aumento del 2,5% con respecto a 2022 (Rederia, 2024), y en donde Lanzarote experimentó un incremento del 5,3%

Es reseñable igualmente el binomio agua-energía en la Isla de Lanzarote. En 2011 Inalsa consumió el 16% de la electricidad insular.

La red de energía eléctrica ha propiciado la emergencia de estructuras de apoyo en el territorio, como las subestaciones eléctricas que han intentado seguir las directrices estéticas marcadas por el Cabildo, mientras la red de distribución aérea genera un impacto visual reseñable sobre el territorio. La red de transporte eléctrica de Red Eléctrica Española (REE) contará con un estudio de integración paisajística en los nuevos modelos de subestaciones GIS que se posicionarán en los municipios de Tías y Yaiza.

La energía eólica, a pesar de su potencial insular, en 2015 se había posicionado tan solo en dos localizaciones: el parque eólico de los Valles y en el de Montaña Mina. La energía producida en 1995 se había duplicado aproximadamente en el caso de la primera, pasado de los 12.951.025 KWh en 1995 a los 23.928.204 en 2015. Mientras que en el caso de la segunda se han mantenido estables, alrededor de los 4.000.000 KWh/ año, hasta la aparición de problemas de gestión en el parque en el 2013. En 2021, con la creación del Parque Eólico Arrecife, con capacidad para producir 27.159 MWh/año, el 12,4% de la energía producida en Lanzarote era eólica (Centro de Datos de Lanzarote). En 2024, comenzaron las obras para un parque eólico en San Bartolomé con 9,2 MW, lo que permitirá alcanzar la cifra de un 20% en EE.RR. para la isla. La planificación de nuevos parques en el territorio insular induce a repensar su idoneidad paisajística en todos los ámbitos a planificar.

La energía solar ha proliferado en los últimos años con paneles fotovoltaicos en las cubiertas de las naves de las zonas industriales, favorecidas por las subvenciones

estatales ya desaparecidas, o de paneles solares en tejidos residenciales. Sin embargo son pocos los casos de adecuación paisajística y arquitectónica de estos elementos de captación de energías renovables, convirtiéndose en un nuevo elemento de distorsión en el paisaje que bien podría regularse.

Si bien se han realizado estudios sobre un modelo energético para la isla de Lanzarote, sugiriendo la posibilidad de apoyarse en otras fuentes de energía para apostar por un modelo 100% sostenible, la isla sigue dependiendo de las energías fósiles.

Cabe destacar finalmente el impacto de antenas de telecomunicaciones o radio. Especialmente en casos como el de Montaña Mina, donde es necesario el implantar de una manera ordenada la disposición caótica que presenta y es visible desde todo el corredor del Jable de la Isla.

04.6 EL PAISAJE SOCIAL INTERIORIZADO

El trabajo de César Manrique en Lanzarote, en el origen un modelo personal y único, se podría afirmar que ha sido asumido por toda una colectividad insular. Es llamativo en Lanzarote la conservación de patrones de comportamiento hacia el paisaje repetitivos más allá de cualquier condicionante normativo. Hay una clara aceptación de una estética que identifica y cohesiona al conjunto de la población. La repetición de tipologías o la interpretación creativa de las mismas forman parte hoy en día de la marca de Lanzarote. También la conservación del paisaje, en general las actitudes en su limpieza o la notable ausencia de actos delictivos o censurables en destrozos, escasas pintadas o abandono.

Hoy en día pocos discuten la enorme identificación que se opera entre la población y unas normas estéticas sencillas y asumidas como propias por casi todos. La obra de un artista y la defensa de unos valores originales en la isla ha producido un intenso compromiso e identificación entre sus habitantes y su pervivencia.

Los años transcurridos desde la desaparición de César Manrique han consolidado en la memoria colectiva la unión ya indisoluble entre una forma de expresión y Lanzarote. Esta identificación opera con fuerza a través de la amplia obra coral de Manrique sea pictórica, escultórica, paisajista o arquitectónica y fue alentada por el propio artista en su voluntaria identificación con la isla.

Hay muchas analogías entre la isla y la obra paisajista y arquitectónica de Manrique que terminan por ofrecer un fundido de ecos y resonancias que multiplican con su efecto buscado la emoción de cada uno de los lugares. La reinterpretación del paisaje geográfico y popular a través del arte o la cultura trasciende en la obra de Manrique hacia concepciones esenciales como los que ofrece en el encuentro vibrante del negro sobre el blanco de muchas de sus soluciones de trabajos de paisaje en donde destaca la belleza salvaje de las piedras de lava como joyas situadas sobre un nítido fondo común. La alta valoración social de estos monumentos, la pervivencia de un cromatismo singular, la atracción de los visitantes y su difusión internacional contribuyen al éxito de su pervivencia.

Pero no siempre es así y hoy en día empieza a ser patente alguna deriva a partir de la presión sobre algunos contextos urbanos y periurbanos y al crecimiento desordenado de núcleos turísticos.

04.7 LA EXPRESIÓN UNITARIA Y COHERENTE DEL PAISAJE INSULAR

68

Lanzarote tiene globalmente una gran coherencia paisajística que favorece la idea de unidad-isla. La isla tiene un paisaje estructurado de gran homogeneidad y en ocasiones monótono. El paisaje es muy reconocible en sus unidades más básicas, la geología, la geomorfología y el vulcanismo como sus rasgos del paisaje más dominantes. La geomorfología de estructuras volcánicas emergentes frente a un territorio de grandes horizontes y panoramas, son muy perceptibles frente a la escala de la isla y sus límites reales. La realidad de la escala insular transmite con facilidad la idea de isla como territorio único y coherente. Los grandes panoramas abiertos y casi sin interrupciones, debido a la fuerte aridez y horizontalidad del plano base, producen un intenso sentimiento de vacío y de silencio.

Por otra parte la densa construcción geométrica del suelo rural, expresión muy gráfica de los trabajos arduos durante siglos por la obtención de un recurso básico como el agua y la defensa de una isla árida frente a otras fuerzas como el viento y el soleamiento, adopta una intensa y extensa malla geométrica que se extiende como un tejido continuo por todo el territorio insular dejando libres y respetando exclusivamente las montañas y volcanes y algunas laderas pendientes. Este tejido cose literalmente los espacios rurales y urbanos dando una imagen muy reconocible que estructura, en el caso de los suelos urbanos tradicionales, una imagen porosa y abierta, de espacios vacíos y edificados que de forma progresiva se van abriendo hacia el espacio netamente rural. Esta conformación geométrica de vacíos y llenos marca una posición de construcción tradicional del territorio en aparente armonía y no tanto en oposición entre el espacio rural y los suelos urbanos.

La intensa aridez, la porosidad del vacío, el cromatismo uniforme, la iteración de soluciones en la edificación de líneas simples, la horizontalidad frente al relieve de los volcanes y el continuo del tejido geométrico de cultivos, muros, socos y enarenados, son componentes que terminan por construir una imagen de paisaje muy reconocible y única que fortalece la percepción de la coherencia del paisaje a escala insular.

Existe un gran patrimonio del paisaje insular asociado a la geometría y al espacio de la producción rural. A las propias de la producción agrícola ya comentadas

se debe añadir las generadas históricamente por la producción de sal. Un buen ejemplo por su belleza paisajística y su valor patrimonial son las salinas del Janubio, convertida por sí misma en lugar de visita obligada. Las instalaciones de salinas, históricamente tan numerosas y características del paisaje insular, se encuentran en su mayor parte en un estado de deterioro lamentable tras el abandono de los trabajos de producción. Su deterioro significa una gran pérdida de cualidades de un paisaje singular y también una gran pérdida patrimonial, tanto de la estructura de muretes, cocederos y tajos como de los antiguos molinos de viento, pequeños hitos del paisaje que hoy aparecen en un buen número en un lamentable estado de deterioro.

La red de centros de arte y cultura diseñadas por César Manrique ha reforzado con su presencia esta imagen de isla cohesionada a través del paisaje y confiere un sentido añadido de coherencia, especialmente al visitante y al turista. Ayuda a este objetivo la temática semejante muy dirigida a mostrar lugares de excepción y a la puesta en valor turística de un paisaje único a través del arte y la expresión de un estilo personal y propio como el de Manrique. Sorprende la apuesta escenográfica de los valores existentes hacia la contemplación creativa del paisaje con la intervención combinatoria de múltiples instrumentos como el arte, la arquitectura, la jardinería y la fuerza de la geología en un diálogo a veces armónico, a veces de fuertes contrastes y otras veces recurriendo a cualidades de sensualidad y hedonismo.

Este equilibrio de llenos y vacíos no se ha transmitido con la misma intensidad en los suelos turísticos o en la estructura de la ciudad capital y el crecimiento desordenado de la periferia y su entorno más o menos inmediato. La construcción del turismo ha perdido las líneas originales y en muchos casos es banal y semejante al de muchos otros contextos. La compacidad, la densidad, la carencia de vacíos tradicionales, la introducción de tipologías ajenas al contexto etc. Comienzan a desvirtuar una buena parte de la calidad expresiva de sus orígenes.

A nivel insular el crecimiento del suelo turístico y la aceleración de la intensa mineralización edificatoria en algunos de sus núcleos como Puerto del Carmen, Playa Blanca, Costa Teguise han desequilibrado y tensionado fuertemente el territorio en la banda este y sur de la isla. Se está creando una banda urbanizada en continuidad desde Costa Teguise a Puerto del Carmen en el litoral este de la isla, al que añadir el desordenado desarrollo del sur y entorno de la ciudad de Arrecife y municipios vecinos con el consiguiente desarrollo del sector servicios especialmente

en las demandas de grandes cadenas de alimentos, gasolineras, de mobiliario, viario, etc. que ejercen una gran presión y llamadas sobre el paisaje, especialmente en la periferia de la ciudad de Arrecife.

Estos factores producen un grave desequilibrio muy patente en términos de paisaje. No solo la superficie afectada, también la densidad edificatoria y los parámetros con alta incidencia paisajística muestran una notable transformación de la marca Lanzarote

También los riesgos de la colonización del territorio a partir de la progresiva y creciente construcción de segunda residencia, dispersa y difusa muy en consonancia con su alta demanda, diluyen la expresión de la marca. Parte de la coherencia unitaria del paisaje de la isla se pierde por la fragmentación que este factor en la visión global del paisaje.

También los riesgos en la caída y abandono de la actividad agrícola a favor del espacio urbano, el turismo o sus servidumbres desequilibran factores esenciales del paisaje con la pérdida de usos tradicionales en la conformación del paisaje y el incremento de la expresión urbana sobre un territorio.

Por otra parte la temática del arte vinculada a la interpretación creativa de valores (naturales o no) puede llegar a producir ruido en sus interpretaciones más abiertas y desvinculadas de la línea marcada o en la multiplicación de sus expresiones. El triunfo de la idea de isla temática, en el origen cohesionada por distintos factores en equilibrio, puede hacer perder parte de la sinceridad de su modelo en el momento en que sea un factor exclusivo y dominante.

05 PLANEAMIENTO LANZAROTE

El Planeamiento Insular de Lanzarote se rige por los siguientes instrumentos de planeamiento:

INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN GENERAL

- PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN

INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

- PLANES RECTORES DE USO Y GESTIÓN DE PARQUES NACIONALES, NATURALES Y RURALES
- PLANES DIRECTORES DE RESERVAS NATURALES INTEGRALES Y ESPECIALES
- PLANES ESPECIALES DE LOS PAISAJES PROTEGIDOS
- NORMAS DE CONSERVACIÓN DE MONUMENTOS NATURALES Y SITIOS DE INTERÉS CIENTÍFICO

INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

- PLANES TERRITORIALES PARCIALES
- PLANES TERRITORIALES ESPECIALES
- PROYECTOS DE ACTUACIÓN TERRITORIAL
- CATÁLOGOS TERRITORIALES

En la década de los años 50 comienzan a realizarse las primeras obras de infraestructuras que permitirán cambiar un sector turístico inexistente en la isla por la carencia de agua, energía y las dificultades de transporte en la isla. A las galerías de Famara, cuyas obras finalizan en 1953, le sustituye la potabilizadora en 1965, la red de caminos vecinales aún se encuentra sin finalizar en 1969 y en 1970 se abre el aeropuerto a vuelos “chárter” internacionales (Cáceres et al., 1971).

En 1965 Lanzarote contaba tan sólo con un establecimiento hotelero, el Parador

de Arrecife. En cinco años surgen tres: “Los Fariones” en puerto del Carmen, el “Lancelot” en Arrecife y el “Arrecife Gran Hotel” de 5 estrellas (Cáceres et al., 1971).

Por otra parte, a finales del 1962, el Cabildo Insular inicia la promoción turística de la isla al llegar a un acuerdo con el Ayuntamiento de Haría traspasando una extensión de 25 hectáreas para transformarlo en 1964 en el Parque Insular de Turismo, año en que se inaugura la Cueva de los Verdes. Además del mencionado Parque Insular, se declaran zonas de interés turístico las Montañas de Fuego, la zona del Golfo o Lago Verde y el Mirador de la Batería del Río, cuyos planos de acondicionamiento y mejora de 100 kilómetros de caminos vecinales constituirán la principal red turística de la isla (Cáceres et al., 1971).

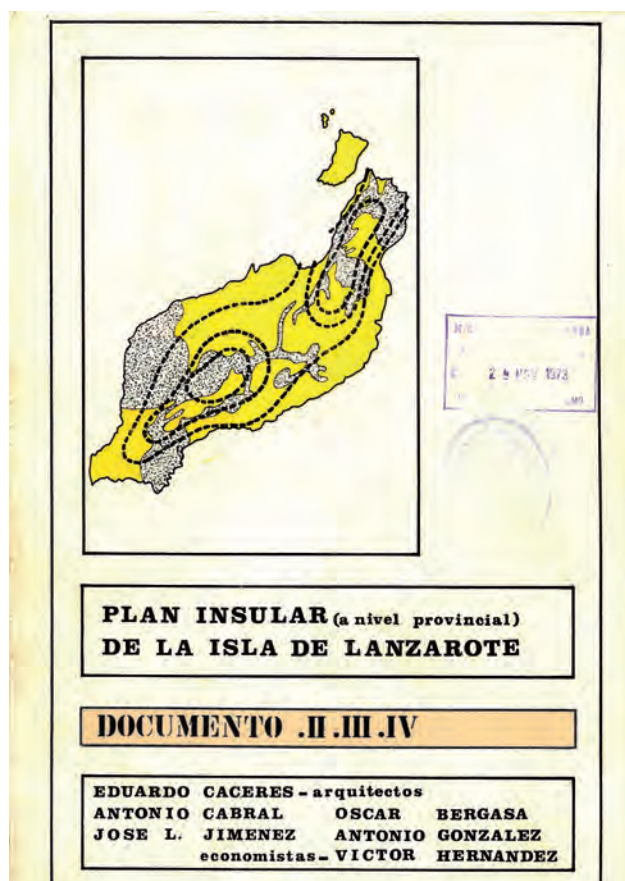
En 1992, el artista lanzaroteño Cesar Manrique manifestaba: *“me siento satisfecho de que en buena parte de la Isla haya calado esa conciencia de respeto, desarrollo armónico, integración y sensibilidad ecológica, culminada en un Plan Insular de Ordenación del Territorio que nos sirve de legítimo marco de referencia al que debemos nuestra total fidelidad, respeto y salvaguarda activa”*.

César Manrique escribió estas palabras unos días antes de morir en accidente de tráfico (García, 2011). Figura fundamental para entender el paisaje y concepción turística de la Isla, volvió de Nueva York en 1966, momento que comienza a liderar el proceso de transformación de la isla hacia una economía turística. La obra de los Jameos del Agua se inaugura en 1968, un espacio de diálogo entre arte y naturaleza basado en una idea de Manrique. Esta y otras muchas obras como el Monumento al Campesino (1968), el Taro de Tahiche (1968), el Restaurante “El diablo” en el Parque nacional de Timanfaya, el Mirador del Río (1973), o el Jardín de Cactus (1990) formarían parte de la red de Centros de Arte, Cultura y Turismo del Cabildo de Lanzarote como estrategia de Isla-Arte (Pescador, 2013), que determinarían un contrapunto frente a la desequilibrante oferta del turismo de sol y playa.

05.1 PIO 1973

En 1971 se publica en el Boletín nº 11 del Centro de investigación Económica y Social (CIES) de la Caja Insular de Ahorros, un estudio centrado en Lanzarote en donde el turismo merece capítulo aparte, atendiendo a la oferta económica, la especulación del suelo, la demanda turística, la organización del sector y sus expectativas de futuro.

Sus autores serían igualmente los redactores del Plan Insular de Ordenación (PIO) de Lanzarote de 1973. El Turismo es desarrollado en su capítulo II.2.4 y constituye en ese momento el sector de mayor dinamismo económico de la isla, estableciendo una línea argumental sobre sus posibilidades económicas y peligros. Desarrolla la temática centrándose en cuatro objetivos: el papel del Sector Público para la creación de nueva infraestructura y equipamiento social en coordinación con el sector turístico y la iniciativa privada, ponderando la estrategia de la explotación de los “centros modelo” como Jameos y Montaña de Fuego, la promoción directa del turismo, la adopción de medidas y acciones para la mejora y preservación del medio, y la atención a la creciente especulación del suelo; la adecuación de la Estructura Empresarial a las explotaciones turísticas pequeñas o de tipo “apartamento” para las futuras plazas hoteleras con el fin de garantizar la sostenibilidad de empleo y salarios, todo ello apoyado en servicios de alta calidad que exigen un elevado grado de formación profesional; el establecimiento de Áreas de Asentamiento turístico preferentemente en aquellas no afectadas por una pluviometría elevada o por la afección al fuerte viento existente, estableciendo en cuatro zonas casi la totalidad de las costas insulares; y finalmente realiza un escenario de Empleo para la creación de 8.600 puestos de trabajo para el año horizonte de 1985 y un 50% de la población activa dedicada al sector terciario. En definitiva el plan se defiende desde la perspectiva de que el turismo es uno de los tantos sectores productivos de la isla y por tanto de un peso equilibrado con el resto, que busca “proporcionar a la población insular un nivel de renta más elevado y unas condiciones materiales de existencia más dignas. [...] La actividad turística no se concibe con el deseo explícito de que Lanzarote obtenga la participación más elevada posible del mercado internacional de las vacaciones y el ocio; al contrario, lo que intenta es apropiarse de una parcela de ese mercado ni más grande ni más pequeña (entendida en sentido dinámico)



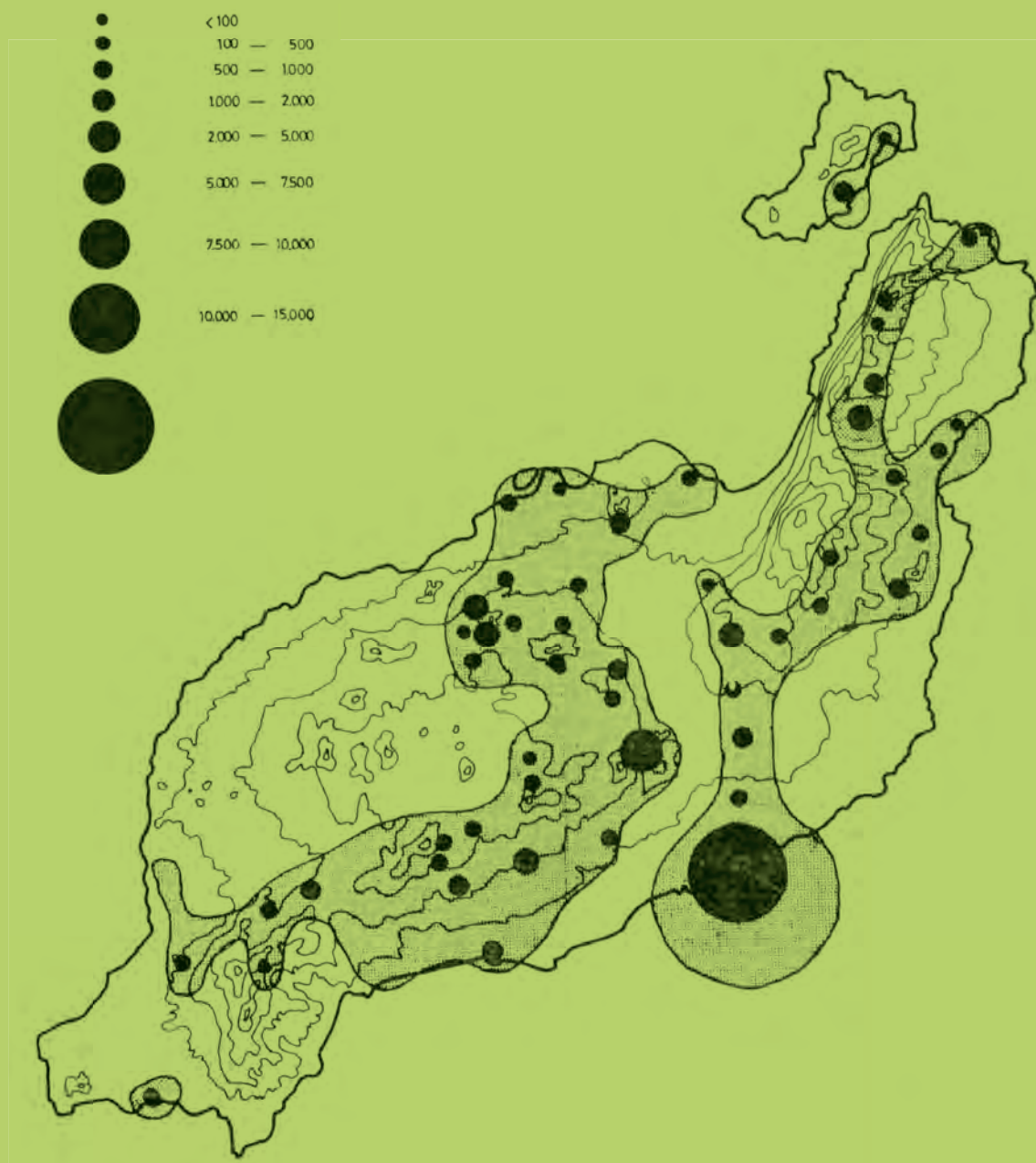


1. SUR- PLAYA BLANCA
2. SUR- MONTAÑOSO
3. ARRECIFE-TIÑOSA
4. ARRECIFE- ARRIETA
5. MALPAÍS DE LA CORONA
6. VALLES

7. JABLE
8. TINAJO-TIAGUA
9. MONTAÑAS DE FUEGO
10. LA GERIA
11. SAN BARTOLOMÉ, TEGUISE, TESEGUITE

que aquella que sirva para proporcionar valor añadido necesario que permita, conjuntamente con las otras actividades, dotar a la población insular (actual y futura) de aquellos estándares a que antes se hacía referencia” (Cáceres et al., 1973).

El PIO de 1973 reconocía en definitiva tres ámbitos turísticos de gran entidad. Un corredor en el este litoral de la isla de una longitud de más de 60 kilómetros urbanizado desde Costa Tegui se hasta Playa Blanca que llegaba hasta las Salinas del Janubio. Un segundo corredor de unos veinte kilómetros localizado en la costa oeste que recogía el ámbito desde los rícos de Famara hasta el islote de la Santa, y un tercer corredor más comedido de cinco kilómetros de Órzola hasta la Playa de Caleta del Mojón. Si bien este escenario extensivo iría restringiéndose en planes posteriores, la emergencia de corredores urbanos se consuma en los últimos años en estructuras compactas o dispersas.



05.2 PLAN DE ORDENACIÓN DE TURISMO 1982

En 1982 la Secretaría del Estado de Turismo realiza la redacción de un Plan de Ordenación de la Oferta Turística en el que presenta una propuesta insular de clasificación del suelo en donde se establecen como objetivos prioritarios la consolidación del sector para garantizar mayores y estables rendimientos económicos; la armonización de actividades en las distintas áreas municipales; la consolidación de núcleos y áreas semi-desarrolladas; la realización de acciones para subsanar déficits y deficiencias de infraestructuras; proteger y conservar el medio ambiente y la institucionalización de la isla. El Plan informa de las áreas de Planes Parciales Turísticos en desarrollo en suelo Urbano y los asentamientos turísticos existentes sin plan parcial en suelo urbanizable residencial; así como los recursos turísticos clasificados en rutas turísticas, espacios protegidos (parques nacionales y área agrícola de la Geria), asentamientos turísticos (Planes parciales, hoteles, y hostales), y otros recursos como monumentales, paisajísticos, deportivos, zonas naturalistas y zonas de playas turísticas.

LEYENDA:

- ZONA DE IMPLANTACIÓN EQUIPAMIENTO TURÍSTICO COMPLEMENTARIO (SISTEMAS GENERALES TURÍSTICOS)
- ZONA DE INFRAESTRUCTURA EQUIPAMIENTO TURÍSTICO COMPLEMENTARIO (SISTEMAS GENERALES TURÍSTICOS) (SOLAMENTE INSTALACIONES PUNTUALES COMPATIBLES CON EL PLAN DE ORDENACIÓN Y PROTECCIÓN DEL VALOR PAISAJÍSTICO (ESTUDIO DE IMPACTO))
- CAPITAL INSULAR
- CENTRO TURÍSTICO MUSEOGRÁFICO Y DE ANIMACIÓN (Z.O. URBANA)
- CENTRO TURÍSTICO RESIDENTIAL (Z.O. ANIMACIÓN (Z.O. URBANA))
- NÚCLEO TURÍSTICO MUSEOGRÁFICO (CON EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO TURÍSTICO)
- NÚCLEO TURÍSTICO RESIDENTIAL (Z.O. URBANA)
- NÚCLEO DE VIVIENDA CON TURISMO RÍFICO CON MEDIO AMBIENTE COMPLEMENTARIO
- CENTRO MUNICIPAL Y DE SERVICIOS TURÍSTICO (NÚCLEO 1)
- CENTRO MUNICIPAL, RURAL CON EQUIPAMIENTO TURÍSTICO COMPLEMENTARIO (NÚCLEO 2)
- NÚCLEOS RESIDENCIALES DE SECCIONES DE EQUIPAMIENTO TURÍSTICO (NÚCLEO 3)
- NÚCLEOS RURALES Y DE DESARROLLO (NÚCLEO 4)
- NÚCLEOS RURALES ATRAKCIÓN TURÍSTICA POR MEDIO AMBIENTE EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO (NÚCLEO 5)
- MENOS NÚCLEOS DE VIVIENDA (NÚCLEO 6)

TIPO DE CARRETERAS:

- CARRETERAS DE PRIMER ORDEN
- CARRETERAS DE SEGUNDO ORDEN
- CARRETERAS DE TERCER ORDEN
- LÍMITES MUNICIPALES



05.3 PIOT 1991

Tras el PIO de 1973, se aprueba el de 1991 para hacer frente a la presión creciente en la década de los ochenta estableciendo medidas de control sobre el crecimiento desmedido que experimenta en ese momento la isla de Lanzarote. Un documento innovador que no se centraba en la ordenación del crecimiento sino en el control de las áreas de construcción turística y la capacidad de plazas hoteleras, desclasificando 250.000 camas. Para todo ello, sus criterios básicos se basaron en: compatibilizar el desarrollo turístico cualificado con la salvaguarda de los valores naturales de la Isla; proponer una estructura territorial equilibrada entre la diversidad geográfica y el medio físico; tratar el paisaje mediante la combinación de corrección de degradaciones y mantenimiento de actividades vocacionales territoriales con prevención de impactos futuros; planificar equipamientos colectivos cuantitativamente y territorialmente; compatibilizar el crecimiento turístico con la planificación de infraestructuras; mantener y recuperar la calidad funcional y estética del desarrollo territorial, urbanístico y edificatorio; integrar las dinámicas actuales en el nuevo modelo de desarrollo; e introducir cambios en el ritmo de crecimiento turístico para pasar a fase de desaceleración y cualificación controlada.

La línea tendencial del PIOT del 1991, permitió a la isla de Lanzarote obtener unos años más tarde el reconocimiento de Reserva de la Biosfera, que dio lugar a la Estrategia Lanzarote en la Biosfera, un Consejo de agentes sociales, y estudios con ocho líneas de acción y veinte programas de actuación (García, 2011).

En el PIO se incluiría finalmente un Cuadro General de Condiciones Estéticas de la Edificación en donde se establecen las especificaciones generales para fachadas, medianeras, cubiertas o carpinterías entre otros aspectos. Entre otros aspectos se establece que las fachadas “serán de piedra natural y/o enfoscados pintados en blanco o en tono tierra claro en aquellas zonas especialmente adecuadas a los mismos”. Así mismo se establecerán las condiciones de colocación de la edificación dentro de la parcela, apoyándose parcialmente en las características morfológicas de la isla.

CUADRO GENERAL DE CONDICIONES ESTÉTICAS DE LA EDIFICACION

ESPECIFICACIONES GENERALES		DIRECTRICES A LOS AYUNTAMIENTOS
FACHADAS	<p>Serán de piedra natural y/o enroscados pintados de blanco o en tono tierra claro en aquellas zonas especialmente adecuadas a los mismos.</p> <p>No se pintará nunca sobre la piedra natural.</p> <p>Todas las fachadas se tratarán con los mismos criterios de composición y materiales que la principal.</p>	
MEDIANERÍAS	<p>Las medianerías que pudieran aparecer como consecuencia de los replanteos permitidos, serán un elemento de diseño del edificio. Los materiales empleados serán de la misma calidad que los empleados en sus fachadas. Será obligación de cada propietario el tratamiento adecuado de sus medianerías con independencia.</p>	<p>Los Ayttos dignificarán las medianerías existentes en espacios públicos de importancia visual y estética.</p>
CUBIERTA	<p>Las cubiertas serán planas o inclinadas a dos o cuatro aguas, con pendientes inferiores al 50% y pintadas de blanco.</p> <p>No se utilizarán materiales de cubierta como teja, pizarra, fibrocemento, etc...</p> <p>La cubierta nunca se resatará en alero.</p> <p>Se recomienda no utilizar la cubierta inclinada cuando los paramentos en los que se apoya disten más de 4 mts.</p>	
SALIENTES Y VUELOS	<p>Serán balcones y miradores siguiendo el tipo de composición y construcción tradicional.</p> <p>No se tolerarán las terrazas salientes tipo bahera.</p> <p>La longitud máxima del saliente con respecto al perímetro de fachada será el 50% de la misma.</p> <p>Se aconseja no superar los 20 cms. de vuelo y cuando den sobre espacios libres transitables, la altura mínima libre sobre la rasante será de 3,10 mts.</p>	
CARPINTERÍAS	<p>Puertas, ventanas, balcones, etc. serán preferentemente de madera barnizada o pintada de color verde. En zonas costeras se autorizará el uso del azul.</p> <p>Si la carpintería fuera de aluminio nunca debe de ir en su color sino lacada en los especificados anteriormente.</p>	
PUERTAS, ESCAPARATES, TOLLOS, ETC.	<p>Seguirán los criterios compositivos del edificio al que pertenecen.</p>	<p>Los Ayttos elaborarán criterios especiales en espacios públicos de importancia visual y estética.</p>
CONSTRUCCIONES SOBRE CUBIERTA	<p>Por encima de la altura máxima solo se permitirán chimeneas tradicionales, depósitos de agua, instalaciones de energías alternativas que deberán tratarse con el conjunto del edificio y armonizar con él.</p>	
CERRAMIENTOS	<p>Será obligatorio el vallado de solares no edificadas con muros enroscados y pintados de blanco. Se recomienda una altura inferior a 2 mts.</p> <p>Las parcelas en las que se ubiquen viviendas unifamiliares, ya sean aisladas o agrupadas, tendrán cerramiento con acabado en piedra natural de la zona o enroscado y pintado de blanco o en los tonos permitidos en sus fachadas. Se recomienda que los elementos ciegos no superen los 70 cms. de altura.</p>	<p>Los Ayttos decidirán las soluciones en los casos con problemas especiales.</p>
ESPACIOS LIBRES	<p>Se conservarán los ejemplares valiosos de la vegetación existente, se ajardinarán los replanteos a la pública y las partes de jardín más visibles desde los espacios públicos desde los espacios públicos.</p> <p>Se aconseja el empleo de especies autóctonas y que la superficie ajardinada no sea inferior al 50% de la zona libre de la parcela.</p>	<p>Los Ayttos deberán proteger y conservar la vegetación de los espacios públicos.</p> <p>Los Ayttos exigirán un plano de jardinería para la concesión de licencias de edificación.</p>
ENTORNO	<p>La edificación deberá cuidar su inserción en la topografía, estética, perfil, y parcelario existente.</p> <p>Se cuidará especialmente todos los bordes edificadas de cada núcleo con el suelo rústico.</p> <p>Queda prohibida la publicidad que provoque un impacto excesivo en el medio urbano y totalmente en el suelo rústico.</p>	<p>Los Ayttos exigirán estudios de visualización del impacto publicitario tanto en el entorno construido como en el natural.</p>
CONSTRUCCIONES SINGULARES, TALLERES, INSTALACIONES, AGRÍCOLAS, DEPÓSITOS, ELEMENTOS, URBANOS, ETC.	<p>Su diseño y tratamiento tendrá en cuenta las condiciones topográficas, respecto al perfil del núcleo, a la estética y al parcelario preexistente, así como la adecuación de los materiales para la mejor integración en el entorno. Se cuidará especialmente su ajardinamiento.</p>	<p>Los Ayttos exigirán los estudios de visualización e impacto correspondientes.</p> <p>Los Ayttos contrarrestarán los impactos negativos producidos por edificaciones existentes ajardinando y creando pantallas vegetales allí donde proceda.</p>

05.4 REVISIÓN PARCIAL DEL PIO 2000/ PTE DE ORDENACIÓN TURÍSTICA DE LANZAROTE

83

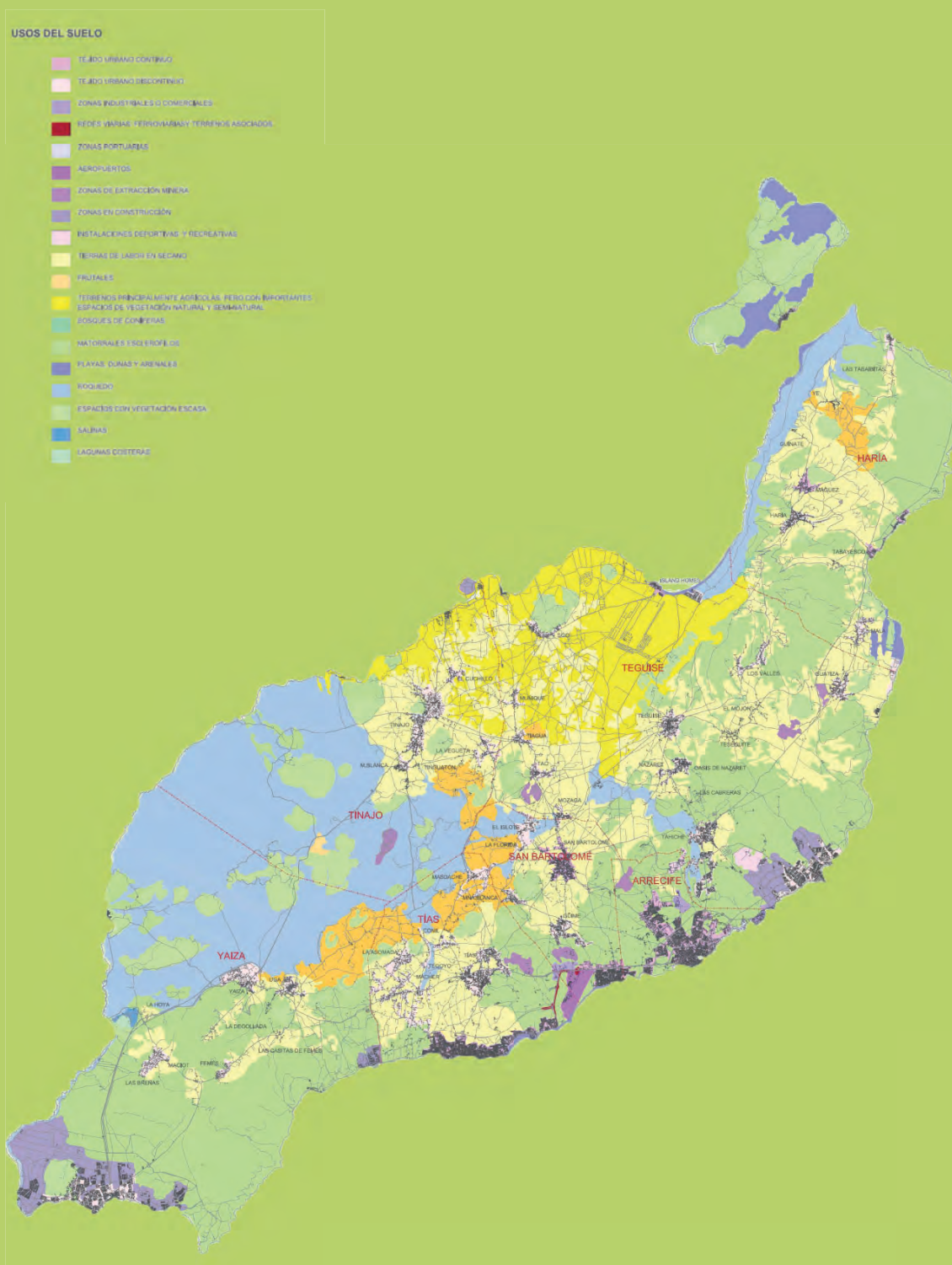
“Muchos han sido los años de lucha para que Lanzarote aprendiese a salvar su identidad [...] y cuando ya la batalla parecía ganada porque se había llevado a la conciencia de todos los buenos lanzaroteños que la tarea de salvación es una empresa común [...] resulta que todo se está viniendo abajo por la falta de visión de futuro de empresas-industriales-comerciales cuyos únicos fines son ganar dinero sin que les importe el futuro de un territorio natural que había logrado singularizarse, para su bien, y sin la menor clase de respeto para sus habitantes y su economía presente y futura”.

César Manrique, 1985

El crecimiento demográfico experimentado en la isla en la década de los noventa plantea la Revisión Parcial del PIO en 2000 con la aprobación de la “moratoria” con el fin de controlar los crecimientos y mantener estándares de calidad. Sin embargo, del techo de construir en 10 años 10.707 plazas, se construyen en un lustro 13.000 lo que constituye un reflejo de las “necesidades del mercado, la debilidad política y la corrupción” (García, 2011).

El boom de la construcción produjo una sobre oferta alojativa en la isla que no pudo ser absorbida por la demanda turística que inicia una tónica descendente desde el 2004, generando el desplome de precios y la parálisis de la inversión en el sector de la construcción, llegando con una tasa de paro del 30% (Crespo, 2011).

En 2006 se redacta el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Lanzarote que entendiéndose como un “miniplan insular excepcional en contenidos y tramitación”, determinaba las condiciones de calidad de las zonas turística de Lanzarote, establecía criterios de contención programada de crecimiento de las mismas; definiendo las áreas de Rehabilitación Integral (ARI), y los espacios para una nueva oferta complementaria en las zonas turísticas. Otras propuestas fueron la creación de un Servicio de Información sobre el Desarrollo Edificatorio en las Zonas Turísticas y la Agencia Insular Medioambiental. El plan se encuentra sin aprobar.



05.5 PIO 2010. AVANCE DE REVISIÓN

En el año 2010 se aprueba el avance para la revisión del PIO de Lanzarote en donde, en su memoria de información, sostiene que la gestión turística ha de integrarse a los instrumentos de planificación como una estrategia predeterminada; apostar por una estrategia de crecimiento sostenible que facilite la renovación y preservación del entorno turístico, compatibilizar el turismo con el resto de usos y en especial el residencial permanente; fomentar la accesibilidad, la movilidad y la señalética turística; resaltar que la configuración y calificación de la oferta alojativa determinan el modelo turístico de destino condicionando sus sinergias; promover estrategias de diferenciación y valorización del patrimonio natural y cultural; y favorecer el cuidado y mantenimiento paisajístico. Según datos del ISTAC recogidos en el mismo documento, el PIB turístico suponía un 33,5% en 2002 que se habría visto reducido hasta el 31,09%. La incidencia de la primavera árabe en el sector hotelero en las islas ha permitido mejorar las expectativas a corto plazo.

Además del PIO, actualmente en revisión, Lanzarote cuenta con un Plan de Ordenación Sectorial no aprobado, el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Lanzarote (PTE), que de acuerdo a las Directrices de Ordenación del 2003, limitaría sus competencias a delimitar zonas turísticas de la isla, usos y condiciones de calidad; la contención y ritmo de desarrollo y la rehabilitación de las zonas turísticas “maduras”.

Lanzarote no ha podido solventar los problemas generados por el suministro de energía, agua y residuos poniendo en tela de juicio sus políticas de sostenibilidad, su papel como Reserva de la Biosfera, y el impulso de iniciativa Arte-Naturaleza originado por Manrique a finales de la década de los 60.

05.6 PLAN ESPECIAL DEL PAISAJE PROTEGIDO DE LA GERIA

86

La Geria es una franja de terreno posicionada en el interior de Lanzarote entre alineamientos volcánicos, cuya morfología singular caracterizada por su manto de lapilli, constituye uno de los paisajes de Lanzarote más singulares, tanto como área de sensibilidad ecológica, como territorio asociado a los valores de la actividad agrícola tradicional.

El tratamiento especial de este entorno singular se remonta a 1975 cuando ASCAN-UICN/WWF publica un “Inventario de Recursos Renovables de la Provincia de Las Palmas” en el que se incluía el Paisaje Protegido. Por su parte, la Ley 12/ 1987, de 19 de junio, de Declaración de Espacios Naturales de Canarias, incluye el Paisaje Protegido de La Geria y Parque Natural de los Volcanes bajo la denominación de Parque Natural de La Geria en un listado de Parques y Parajes Naturales. A través de otros documentos fundamentales como la Ley 4/1989, la Ley 12/1994, el Decreto legislativo 1/2000 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias, o las Directrices de Ordenación (Ley/2003) se llega finalmente a una aprobación definitiva del Plan Especial del Paisaje Protegido de la Geria, según resolución del 25 de agosto del 2014 (BOC nº 170), a través del cual se establecen sobre la totalidad de su ámbito territorial, las determinaciones necesarias para definir la ordenación pormenorizada del espacio” (Art. 22.1 del TRLOTCE). El Documento que sería anulado por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias el 2 de noviembre del 2016. A pesar del complejo devenir jurídico y burocrático del documento, recogemos algunas de sus directrices básicas, indicativas de una economía emergente insular por su interés turístico y paisajístico.

El objetivo del Plan “es instrumentalizar los objetivos de conservación y desarrollo sostenible del Paisaje Protegido, contemplando la diversidad y alta calidad de los elementos naturales presente y el alto valor etnográfico y paisajístico de los usos agrarios que lo caracterizan.”

En cuanto a sus objetivos específicos son:

1. Recuperar y conservar el paisaje agrícola tradicional de cultivo en enarenados naturales.

2. Potenciar las actividades productivas compatibles con los valores objeto de protección.
3. Promover el conocimiento de la singularidad de la actividad vitivinícola, para minimizar el abandono de la actividad y el deterioro del paisaje.
4. Conservar los valores naturales del espacio, evitando nuevos deterioros.
5. Contemplar las medidas de gestión básica del Espacio Natural.

El Plan entiende los sistemas generales de la Geria (Art. 32) como su red viaria, red eléctrica y telefonía, red de abastecimiento y saneamiento, contemplando reservas de suelo para la ubicación de sistemas locales de espacios libres, dotaciones y equipamientos en suelos rústicos de asentamientos.

Por su parte, incorpora como equipamientos estructurantes (Art. 33), el Monumento al Campesino y su Casa-Museo así como las 10 bodegas de: Finca Quemadas, Los Bermejos, La Geria, Germán López Figuera, Stratvs, Antonio Suárez, Vega de Yuco SAT, Martínón, Barreto y el Grifo.

En cuanto a los espacios destinados al turismo, se trata de un uso y actividad autorizable atendiendo al desarrollo establecido en el Plan y a sus programas de Actuación para turismo rural, tal y como se establece en su Art. 94. En el mismo, se entiende que:

1. Se podrán rehabilitar y acondicionar edificaciones existentes para destinarlas total o parcialmente al turismo rural, según las condiciones que para ello establezca la legislación sectorial y el Plan Insular de Ordenación de Lanzarote.
2. Las condiciones estéticas de la rehabilitación y/o acondicionamiento de las edificaciones y en su caso de la parcela en que se inserten deben garantizar la integración paisajística y el respeto a las tipologías tradicionales: cuerpos sencillos de una planta de altura (4,00 m). Paramentos y cubierta enfoscados y pintados de blanco. Carpintería de madera en acabado natural o de alguno de los colores utilizados en la arquitectura tradicional. Disposición de huecos según tipología tradicional, con predominio del macizo sobre el hueco.
3. En caso de que las edificaciones se ubiquen en Suelo Rústico de Asentamiento

Agrícola, además de las condiciones señaladas en los puntos anteriores, deberá mantenerse la explotación efectiva de la parcela a la cual está vinculada la edificación.

4. En el caso de casas rurales en régimen de utilización conjunta, los inmuebles dispondrán como máximo de 15 plazas, mientras que en el caso de alojamiento de uso exclusivo, la capacidad máxima será de 6 plazas.
5. En los hoteles rurales la capacidad alojativa no superará las 20 habitaciones dobles o individuales.



RUTA ENOLÓGICA DE LANZAROTE EN EL ÁMBITO DE LA GERIA. BODEGAS Y DISTANCIAS RELATIVAS.

05.7 MODELO ISLA ARTE. CÉSAR MANRIQUE

Con una programación inteligente y con una conciencia clara de lo que se quiere, se abre un porvenir lleno de posibilidades tan inmensas como jamás podrán imaginar.

César Manrique

La obra creativa de César Manrique está ligada al impulso y apoyo de la figura del presidente del Cabildo de Lanzarote José Ramírez Cerdá (Martín, 1995), pero por encima de todo a la sensibilidad expresa a una naturaleza de devastadora belleza y a la consecuente acción del agricultor lanzaroteño en comunión con sus condicionantes ecológicos y su inherente ingenio para activar recursos de supervivencia en su territorio.

El interés por los aspectos turísticos de Manrique, y el potencial de la isla se hacen manifiestos en el semanario Antena creado en 1953. Frente a la presión turística generada por la emergencia del interés generado por lugares como los Jameos o las Montañas del Fuego, el propio Cabildo se activa en el acondicionamiento de infraestructuras y mejora de las condiciones de accesibilidad. En 1959 hay constancia de la primera aportación de ideas para las obras del parque de la ciudad de Arrecife siendo alcalde José Ramírez. La llegada a la presidencia de éste al Cabildo Insular determinaría un crecimiento de la isla basado en una creencia firme de las potencialidades y singularidades de Lanzarote, y en especial la “isla soñada” por Manrique (Martín, 1995).

Con el fin de construir el sueño, en 1960 el Cabildo crea su propia empresa constructora para acometer en el espacio de 10 años sus propias obras o de otras instancias de la administración. En 1961 se ilumina la Cueva de los Verdes y se acuerda la mejora de los Jameos del Agua. Tras detectar el acceso de hasta 100 turistas /semana en Montañas de Fuego, se hace patente la necesidad de aumentar la oferta hotelera.

En 1962 se acuerda la cesión de terrenos del Ayuntamiento de Haría al Cabildo, espacio donde se ubican la Cueva de los Verdes y los Jameos del Agua, al tiempo que se acondiciona el campo de aviación de Guacimeta. Al año siguiente se planifican

LANZAROTE



MIRADOR DEL RÍO Haría

CUEVA DE LOS VERDES Haría

JAMEOS DEL AGUA Haría

JARDÍN DE CACTUS Tegüise

PARQUE NACIONAL
TIMANFAYA Yaiza/Tinajo

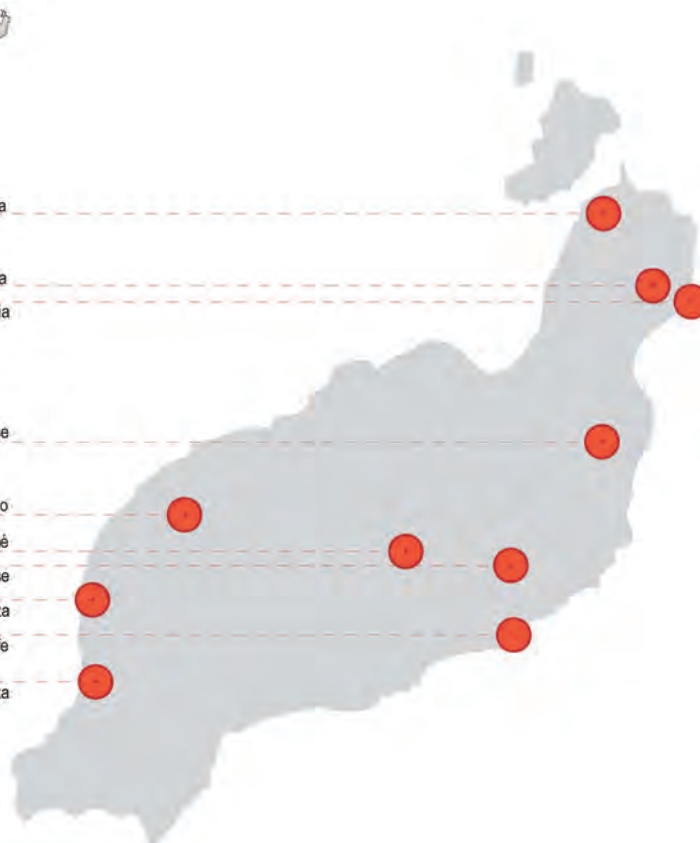
MONUMENTO AL CAMPESINO San Bartolomé

FUNDACIÓN CÉSAR MANRIQUE Tegüise

EL GOLFO Yaiza

MUSEO DE ARTE CONTEMPORÁNEO Arrecife

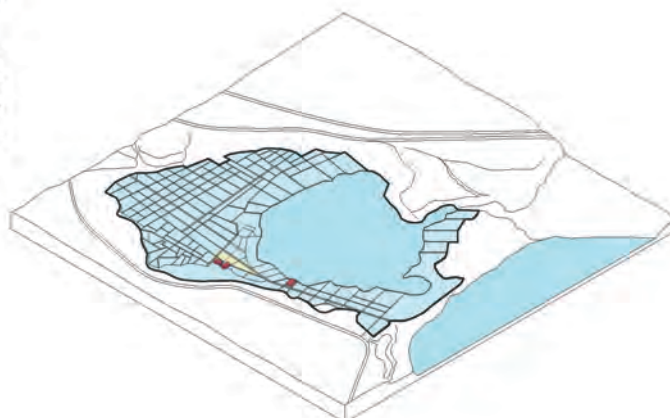
SALINAS DEL JANUBIO Yaiza



SALINAS DEL JANUBIO

Yaiza

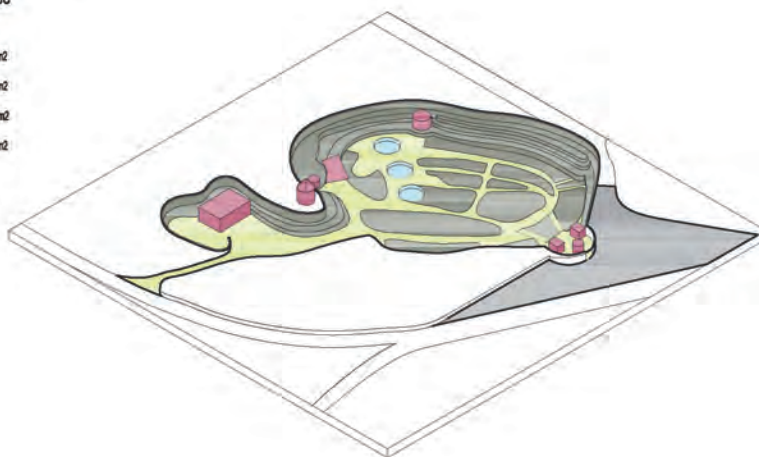
SUP. TOTAL_	480 194	m2	SUP. NAT_	—	m2
SUP. EDIFIC_	1 373	m2	SUP. JARD_	—	m2
SUP. VACÍO_	—	m2	SUP. MAR_	—	m2
SUP. APARC_	6 800	m2	SUP. SALIN_	482 211	m2



JARDÍN DE CACTUS

Tegüise

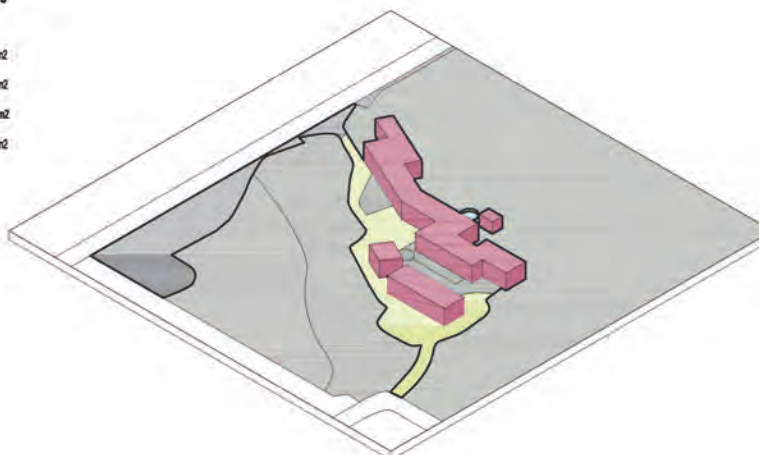
SUP. TOTAL_	29 063	m2	SUP. NAT._	10 689	m2
SUP. EDIFIC_	525	m2	SUP. JARD_	—	m2
SUP. VACIO_	14 264	m2	SUP. MAR_	300	m2
SUP. APARC_	3 355	m2	SUP. SALIN_	—	m2



FUNDACIÓN CÉSAR MANRIQUE

Tegüise

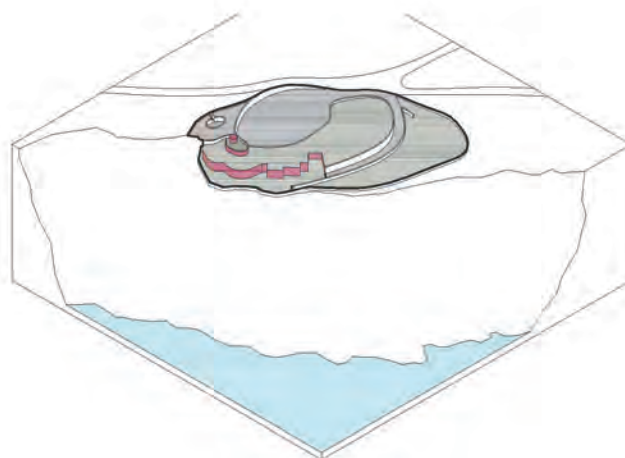
SUP. TOTAL_	11 135	m2	SUP. NAT._	22 048	m2
SUP. EDIFIC_	2 115	m2	SUP. JARD_	—	m2
SUP. VACIO_	14 332	m2	SUP. MAR_	70	m2
SUP. APARC_	4 561	m2	SUP. SALIN_	—	m2



MIRADOR DEL RÍO

Haría

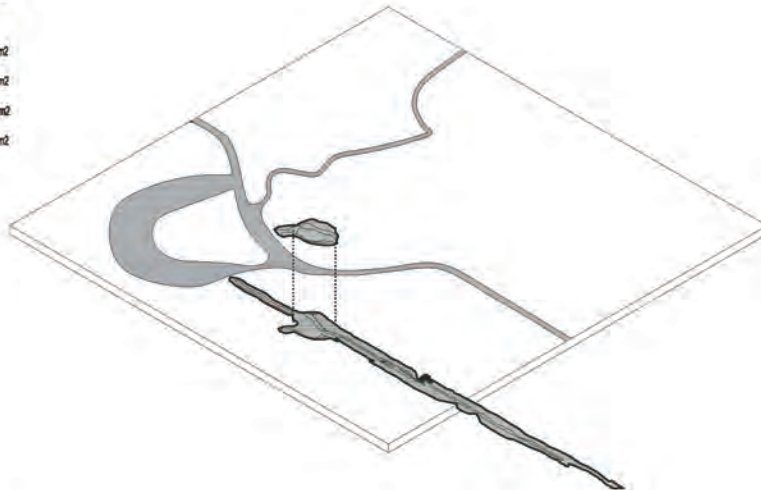
SUP. TOTAL_	18 909	m2	SUP. NAT._	11 309	m2
SUP. EDIFIC_	1 300	m2	SUP. JARD_	—	m2
SUP. VACIO_	14 264	m2	SUP. MAR_	—	m2
SUP. APARC_	4 300	m2	SUP. SALIN_	—	m2



CUEVA DE LOS VERDES

Haría

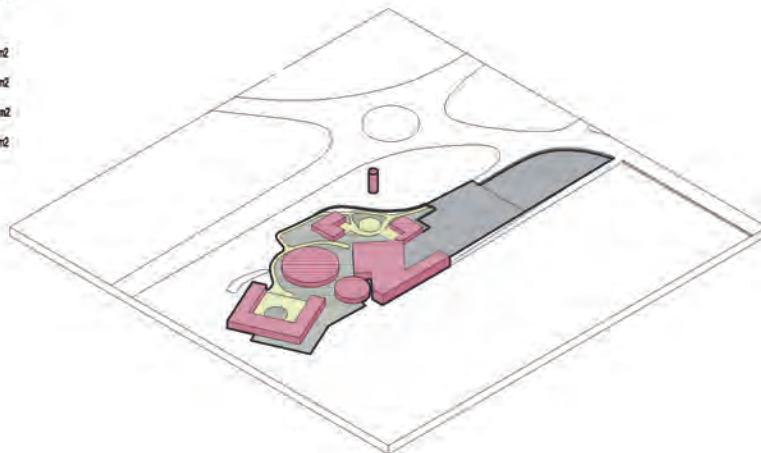
SUP. TOTAL_	8 000	m2	SUP. NAT_	3 000	m2
SUP. EDIFIC_	—	m2	SUP. JARD_	—	m2
SUP. VACIO_	—	m2	SUP. MAR_	—	m2
SUP. APARC_	5 000	m2	SUP. SALIN_	—	m2



MONUMENTO AL CAMPESINO

San Bartolomé

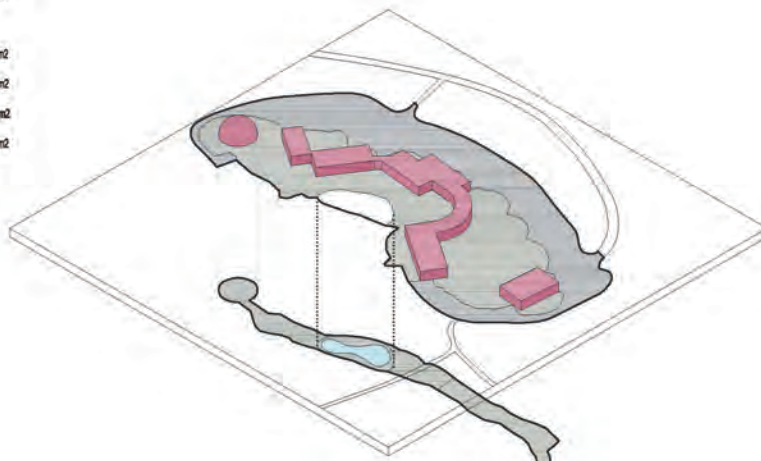
SUP. TOTAL_	47 396	m2	SUP. NAT_	5 500	m2
SUP. EDIFIC_	17 621	m2	SUP. JARD_	—	m2
SUP. VACIO_	3 578	m2	SUP. MAR_	—	m2
SUP. APARC_	20 497	m2	SUP. SALIN_	—	m2



JAMEOS DEL AGUA

Haría

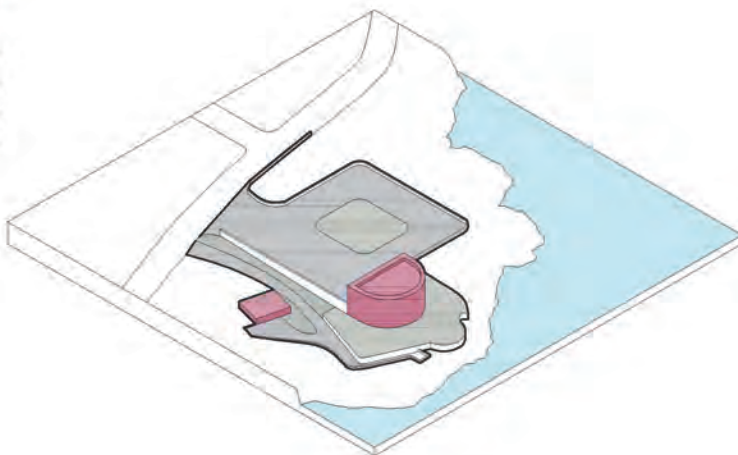
SUP. TOTAL_	33 671	m2	SUP. NAT_	15 832	m2
SUP. EDIFIC_	5 037	m2	SUP. JARD_	—	m2
SUP. VACIO_	—	m2	SUP. MAR_	1 042	m2
SUP. APARC_	11 760	m2	SUP. SALIN_	—	m2



MUSEO DE ARTE CONTEMPORÁNEO

Arrecife

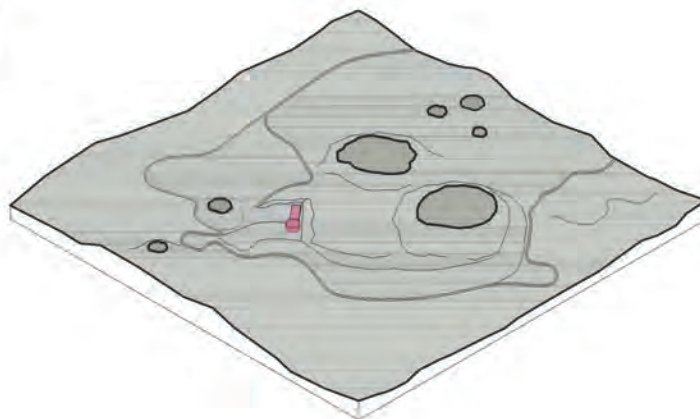
SUP. TOTAL_	14 674	m2	SUP. NAT._	8 924	m2
SUP. EDIFIC._	2 100	m2	SUP. JARD._	—	m2
SUP. VACIO._	—	m2	SUP. MAR._	—	m2
SUP. APARC._	3 650	m2	SUP. SALIN._	—	m2



PARQUE NACIONAL DE TIMANFAYA

Yaiza/Tinajo

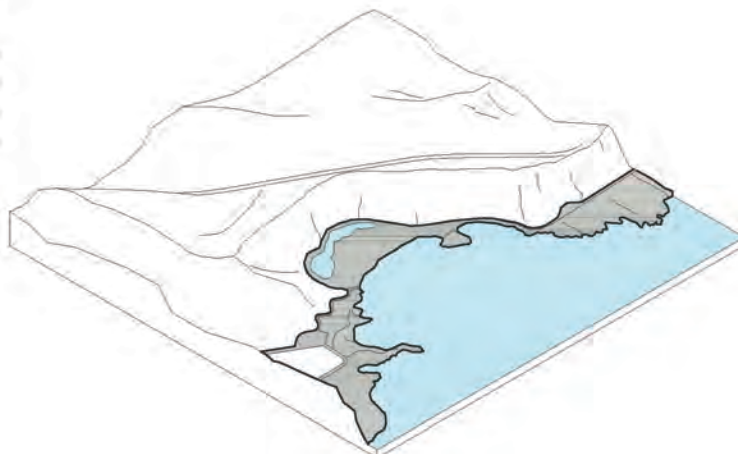
SUP. TOTAL_	51 000 000	m2	SUP. NAT._	51 000 000	m2
SUP. EDIFIC._	2 628	m2	SUP. JARD._	—	m2
SUP. VACIO._	—	m2	SUP. MAR._	—	m2
SUP. APARC._	5 566	m2	SUP. SALIN._	—	m2

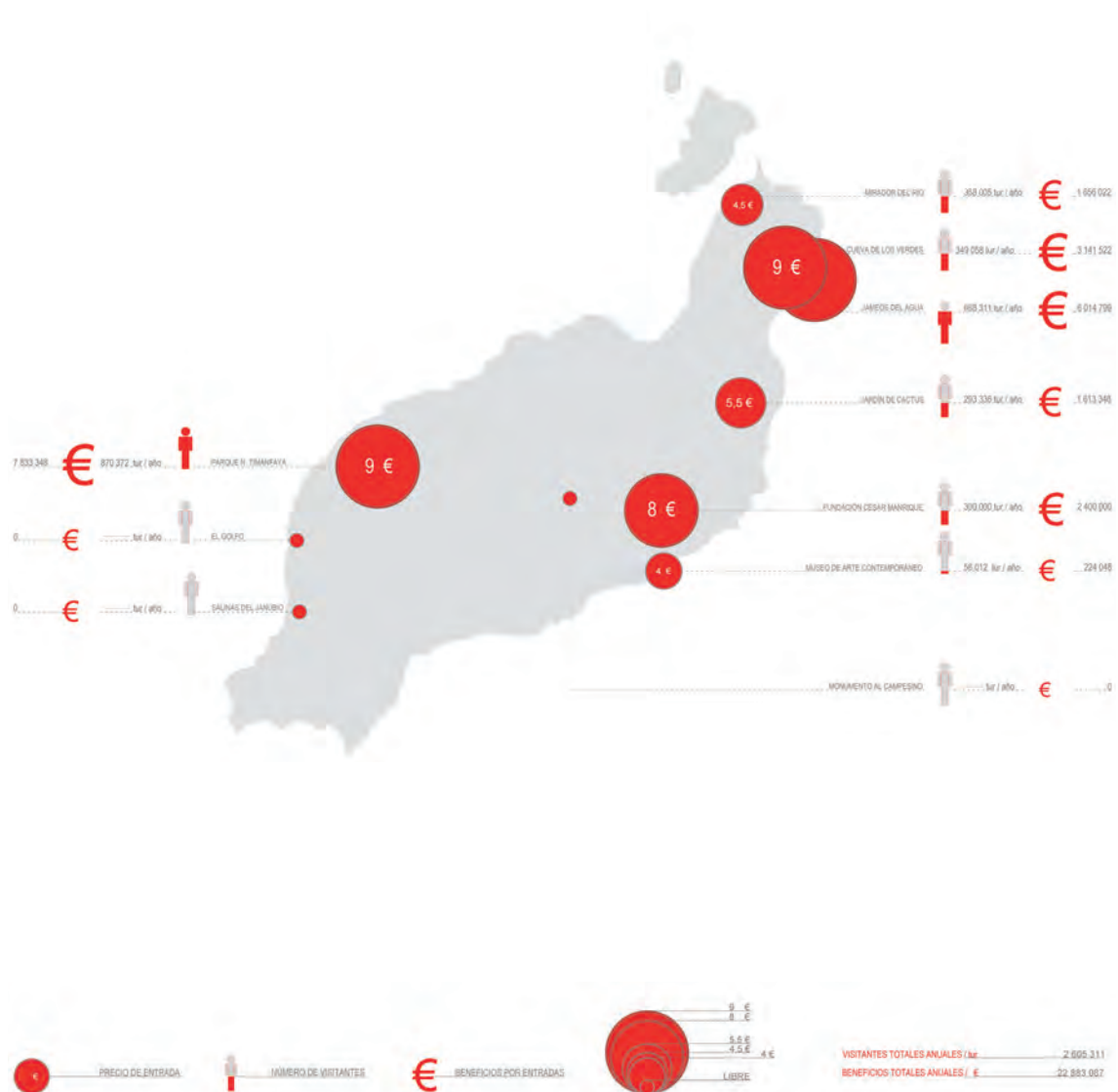


EL GOLFO

Yaiza

SUP. TOTAL_	74 567	m2	SUP. NAT._	61 600	m2
SUP. EDIFIC._	—	m2	SUP. JARD._	—	m2
SUP. VACIO._	—	m2	SUP. MAR._	7 700	m2
SUP. APARC._	5 267	m2	SUP. SALIN._	—	m2





conexiones viarias, el acondicionamiento de lugares turísticos y se realizan estudios para la declaración de las Montañas de Fuego, el Golfo, y el Mirador del Río como zonas de interés turístico, creándose la Oficina Insular de Turismo.

En 1964 se adjudica la ejecución al Cabildo de una pista del Aeropuerto de 1.250 m y se abre al público dos kilómetros de la Cueva de los Verdes tras la intervención del artista Jesús Soto.

En 1965 se pone en marcha la potabilizadora, y se abre el Hotel Fariones junto a su carretera de acceso.

En 1966 César Manrique regresa de su periplo estadounidense y se incorpora a la ejecución de los Jameos del Agua, su residencia de Taro de Tahiche, la Casa Museo del Campesino y su monumento a la Fecundidad. Le seguirán el restaurante del Diablo (1970), el Mirador del Río (1973), la Restauración del Castillo de San José (1976) y las obras del Jardín de Cactus (1977-1990). En estos años se adoptan medidas estéticas para la totalidad de la isla, imponiendo el color blanco de la característica arquitectura mediterránea, como elemento unificador en los paramentos de las edificaciones que se disponen sobre el territorio y estableciendo una diferenciación en la coloración de las carpinterías según se dispongan junto al mar (azul) y en el interior (verde).

Manrique trabaja en un sentido de formación e información cultural en Lanzarote, al tiempo que interviene incansablemente en su labor en la Asociación Cultural y Ecologista “El Guincho” con el fin de controlar y vigilar el crecimiento turístico y la emergencia consecuente de la especulación de la Isla.

Otros Modelos creados por César Manrique fuera de Lanzarote por ejemplo:

- El Complejo Turístico Municipal de Costa Martiánez (1977), localizado en la costa oeste de la isla Santa Cruz de Tenerife y rodeado de acantilados, fue construido en tres fases desde los años 60 en donde Manrique participó en la tercera. Se trata de un espacio de 48.000 m², en donde además de sus piscinas,

LAGO MARTÍNEZ

Tenerife

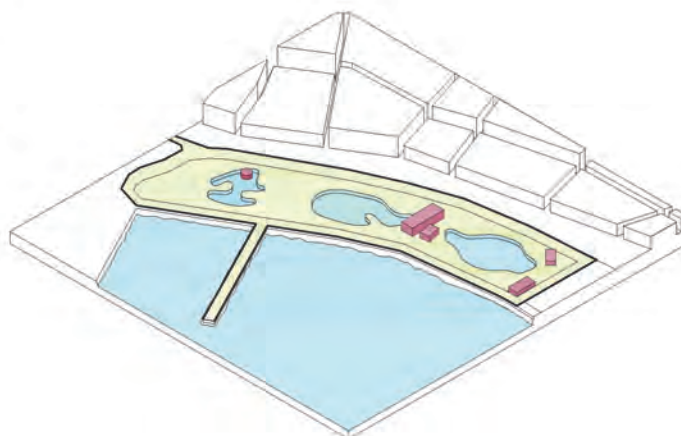
SUP. TOTAL_	96 578	m2	SUP. NAT_	—	m2
SUP. EDIFIC_	2 354	m2	SUP. JARD_	9 690	m2
SUP. VACÍO_	82 452	m2	SUP. MAR_	22 082	m2
SUP. APARC_	—	m2	SUP. SALIN_	—	m2



PARQUE MARÍTIMO DEL MEDITERRÁNEO

Ceuta

SUP. TOTAL_	76 197,17	m2	SUP. NAT_	22 048	m2
SUP. EDIFIC_	2 668,45	m2	SUP. JARD_	12 635,17	m2
SUP. VACÍO_	47 196,14	m2	SUP. MAR_	12 836,41	m2
SUP. APARC_	1 500	m2	SUP. SALIN_	—	m2



cuenta con un lago, bares, restaurantes, zonas descanso, esculturas móviles, jardines, y el Casino de Puerto de la Cruz.

- El Parque Marítimo Cesar Manrique en Santa Cruz de Tenerife, de 22.000 m² cuenta con tres piscinas con agua de mar, jacuzzi de aguas termales, zonas de juegos infantiles, gimnasio, ludoteca, bar, restaurante, cafetería y una pequeña playa.
- El Parque Marítimo del Mediterráneo (inaugurado en 1995), en la costa norte de la ciudad de Ceuta, constituye un espacio de jardines, 3 piscinas-lago de agua salada, servicios, solárium, bares, restaurantes y cafeterías.
- El Mirador de la Peña en el Hierro.
- El Proyecto de Parque Marítimo en el Confital (1991) en Las Palmas de Gran Canaria, se quedó a nivel de proyecto y no se llegó a realizar.





06 DEFINICIÓN DE MARCA. ISLA PAISAJE

102

El paisaje en Lanzarote es su mayor recurso y directa o indirectamente su principal fuente de riqueza. Decir Lanzarote es casi un sinónimo de decir **isla paisaje**. Su vulcanismo singular, la construcción histórica de sus recursos rurales, la interpretación desde el arte público en los proyectos de Manrique, la importancia del turismo como recurso exclusivo y en alta difusión homogénea por el territorio y el valor en la conservación del paisaje inherente a la conciencia popular son factores que han construido esta idea de imagen de marca a escala insular.

Una de las características o rasgos distintivos de la imagen de la marca Lanzarote tiene que ver con la calidad global y la **coherencia** del paisaje a nivel insular. En general este es un factor muy activo en la consideración de la calidad de la imagen de marca de Lanzarote y a tener muy en cuenta en su valoración pormenorizada. Lanzarote tiene globalmente una gran coherencia paisajística que favorece la idea de unidad-isla con un paisaje estructurado de gran homogeneidad y en ocasiones monótono en función de los factores dominantes en la estructura del paisaje.

De todos los componentes desarrollados en los capítulos anteriores algunos son claves en la definición estricta de la marca Lanzarote en su vinculación directa con la concepción de **isla paisaje**, a partir de su visión unitaria y de su coherencia global y afección en el paisaje insular.

A modo de síntesis podríamos nombrar cinco factores clave:

- 01/ La **isla volcánica**: geología, vulcanismo, geomorfología.
- 02/ La **isla geométrica**: la construcción histórica del territorio, el clima, el agua, el viento y el mar
- 03/ La **isla arte**: La red temática, arte, naturaleza y turismo.
- 04/ La **isla turística**: La construcción de un modelo económico exclusivo.
- 05/ La **isla interiorizada**: Paisaje y conciencia social

06.1 ISLA VOLCÁNICA

La gran calidad del paisaje en la isla de Lanzarote se fundamenta en la reconocida originalidad y excepcionalidad de sus paisajes volcánicos que junto a algunas formas históricas de construcción del paisaje agrícola en condiciones muy duras ha producido uno de los paisajes más intensos y originales del archipiélago.

El vulcanismo es una de las expresiones paisajísticas más bellas de la isla de Lanzarote especialmente el parque Nacional de Timanfaya, con sus imponentes volcanes coladas y malpaíses o el volcán de La Corona y el malpaís asociado. A estos paisajes naturales habría que añadir el macizo de Famara-Guatifay y los islotes. Todos ellos estructuras de gran valor monumental que identifican con claridad el valor del paisaje en la isla de Lanzarote. En general el nivel de protección de estos espacios naturales son elevados, pero a pesar de esta protección, están sujetos a una alta presión turística y humana que pueden llegar a producir, debido a su fragilidad, algún deterioro como la apertura de pistas y senderos o algún tipo de erosión.

El paisaje es muy reconocible en sus unidades geográficas más básicas, la geología, la geomorfología y el vulcanismo como los rasgos del paisaje más dominantes. Destaca especialmente el contraste entre la geomorfología de estructuras volcánicas frente a un territorio de grandes horizontes y panoramas en el marco estricto de sus límites. También la realidad de isla volcánica a escala insular transmite con facilidad la idea de isla como territorio único y coherente. Los grandes panoramas abiertos y casi sin interrupciones, debido a la fuerte aridez y horizontalidad del plano base, producen un intenso sentimiento de vacío, coherencia y silencio.

El vulcanismo pertenece a la componente dominante del paisaje en la isla de Lanzarote. Es muy llamativo la alta conservación de la mayor parte de los volcanes, la carencia de construcciones en sus laderas y en general el respeto a su inaccesibilidad. Habría que reseñar que este hecho confiere un valor añadido si consideramos que uno de los paisajes de mayor interés morfológico como es el de los cráteres se encuentra en una buena parte de modo oculto e invisible. Algo que debería ser muy valorado como paisaje interiorizado.

La fragilidad genérica de este paisaje global reside también en esta característica, en su gran visualidad y apertura panorámica sobre cuencas de gran extensión sobre suelos áridos que no oponen ninguna resistencia a su control visual. Cualquier actuación sobre estos paisajes han de ser muy medidos y controlados en su escala, dimensiones y calidad de la intervención.

06.2 ISLA GEOMÉTRICA

La construcción lenta del territorio ha producido algunos de los paisajes antrópicos más bellos del archipiélago como el de La Geria. La densa construcción geométrica del suelo rural, expresión muy gráfica de los trabajos arduos durante siglos por la obtención de un recurso básico como el agua y la defensa de una isla árida frente a otras fuerzas como el viento y el soleamiento, adopta una intensa y extensa malla geométrica que se extiende como un tejido continuo por todo el territorio insular dejando libres y respetando exclusivamente las montañas y volcanes y las laderas más pendientes. En general el tejido geométrico cose literalmente los espacios rurales y urbanos dando una imagen muy reconocible que estructura, en el caso de los suelos urbanos tradicionales, una imagen porosa y abierta, de espacios vacíos y edificadas que de forma progresiva se van abriendo hacia el espacio netamente rural. Esta conformación geométrica de vacíos y llenos marca una posición de construcción tradicional del territorio en aparente armonía y no tanto en oposición entre el espacio rural y los suelos urbanos.

La intensa aridez, la porosidad del vacío, el cromatismo uniforme, la iteración de soluciones en la edificación de líneas simples, la horizontalidad frente al relieve de los volcanes y el continuo del tejido geométrico de cultivos, muros, socos y enarenados, son componentes que terminan por construir una imagen de paisaje muy reconocible y única que fortalece la percepción de la coherencia del paisaje a escala insular.

Existe además un gran patrimonio del paisaje insular asociado a la geometría y al espacio de la producción rural. A las propias de la producción agrícola como las de la Geria se debe añadir las generadas históricamente por la producción de sal. Un buen ejemplo por su belleza paisajística y su valor patrimonial son las salinas del Janubio, convertida por sí misma en lugar de visita obligada. Las instalaciones de salinas, históricamente tan numerosas y características del paisaje insular, se encuentran en su mayor parte en un estado de deterioro lamentable tras el abandono de los trabajos de producción. Su deterioro significa una gran pérdida de cualidades de un paisaje singular y también una gran pérdida patrimonial, tanto de la estructura de muretes, cocederos y tajos como de los antiguos molinos de viento, pequeños

hitos del paisaje que hoy aparecen en un buen número en un lamentable estado de deterioro.

La arquitectura tradicional se inserta con lógica en esta malla geométrica constituyendo por sí misma un patrimonio cultural de muchísimo valor muy defendido en su día por César Manrique. La fuerza repetitiva de muchas de sus expresiones, la limpieza cúbica de sus paramentos y la singularidad de algunos de sus componentes y elementos dan forma a una construcción cargada de identidad y que colabora eficazmente en la construcción de la marca.

Entre las debilidades de su reproducción está la de tratar de huir de los riesgos de la repetición acrítica desprovista de toda lógica histórica y que puede llegar a generar malas copias de los originales tanto por su arquitectura como por su disposición y multiplicación en serie y el aumento de la monotonía.

La cualidad de isla geométrica está en la actualidad en evidente riesgo ante el abandono de la actividad agrícola con la consiguiente pérdida de sus valores patrimoniales y de la construcción histórica expresados en sus muros, bancales, gavias, socos, nateros, enarenados, agricultura del jable, salinas etc. El espacio rural en Lanzarote se va reconvirtiendo en un espacio de segunda residencia, de fin de semana o de turismo asociado a alojamientos vacacionales con muy poca relación con la producción rural y la construcción histórica de su territorio que va convirtiéndose progresivamente con el abandono de la producción agrícola - en el mejor de los casos- en una tramoya de paisaje.

06.3 ISLA ARTE

La Red de Centros de Arte y Cultura diseñadas por César Manrique ha reforzado con su presencia la imagen de isla cohesionada a través del paisaje y confiere un sentido añadido de coherencia, especialmente al visitante y al turista. Ayuda a este objetivo la temática semejante muy dirigida a mostrar lugares de excepción y a la puesta en valor turística de un paisaje único a través del arte y la expresión de un estilo personal y propio como el de Manrique que supo hacer del paisaje un proyecto cultural. Sorprende la apuesta escenográfica de los valores existentes hacia la contemplación creativa del paisaje con la intervención combinatoria de múltiples instrumentos como el arte, la arquitectura, la jardinería y la fuerza de la geología en un diálogo a veces armónico, a veces de fuertes contrastes y otras veces recurriendo a cualidades de sensualidad y hedonismo.

Hay muchas analogías entre la isla y la obra paisajista y arquitectónica de Manrique que terminan por ofrecer un fundido de ecos y resonancias que multiplican con su efecto buscado la emoción de cada uno de los lugares. Los años transcurridos desde la desaparición de César Manrique han consolidado en la memoria colectiva la unión ya insoluble entre una forma de expresión y Lanzarote. Esta identificación opera con fuerza a través de la amplia obra coral de Manrique sea pictórica, escultórica, paisajista o arquitectónica y fue alentada por el propio artista en su voluntaria identificación con la isla. La reinterpretación del paisaje geográfico y popular a través del arte o la cultura trasciende en la obra de Manrique hacia concepciones esenciales como las que ofrece en el encuentro vibrante del negro sobre el blanco de muchas de sus soluciones de trabajos de paisaje en donde destaca la belleza salvaje de las piedras de lava como joyas situadas sobre un nítido fondo común. Estos paisajes artificiales como la realizada en los Jameos o en su vivienda la actual Fundación César Manrique, a veces producen analogías con paisajes locales de gran fuerza evocativa como las pequeñas playas de jable en la vertiente noreste con sus fuertes contrastes de lava y arena en su llegada al azul del mar, ecos del paisaje que provocan emoción y sentimientos, como la construcción de un ideal de paraíso insular contruidos a partir de la experiencia y la vivencia.

La alta valoración social de estos monumentos de arte y naturaleza, la pervivencia de un cromatismo singular, la atracción de los visitantes y su difusión internacional contribuyen al éxito de su pervivencia.

El triunfo de la idea de isla temática, en el origen cohesionada por distintos factores en equilibrio, puede hacer perder parte de la sinceridad de su modelo en el momento en que sea un factor exclusivo y dominante. La coherencia de la marca está también relacionada con la tensión creativa que acompaña desde sus orígenes al desarrollo del turismo en la isla en sus lecturas de arte-naturaleza. La pérdida de intención o la proliferación desordenada de esta tensión creativa podría llegar a desprestigiar o banalizar su apreciación global. Por otra parte y en la actualidad la temática del arte vinculada a la interpretación creativa de valores (naturales o no) puede llegar a producir ruido en sus interpretaciones más abiertas y desvinculadas de la línea marcada o en la multiplicación no controlada de sus expresiones.

06.4 ISLA TURÍSTICA

El desarrollo turístico ha propiciado una de las transformaciones mayores de la isla y sus paisajes pero también una evidente mejora del nivel de vida de su población. La construcción del turismo en Lanzarote produjo en sus orígenes un modelo de calidad excepcional y con una puesta en valor muy dirigida al paisaje. El turismo en Lanzarote se piensa de entrada como una concepción de escala insular como un recurso equilibrado y homogéneo de puesta en activo del recurso del paisaje. Son muchos las iniciativas de calidad las que se ponen en marcha y que siguen siendo muy buenos ejemplos de calidad.

La construcción del turismo va perdiendo las líneas originales y en algunos casos es banal y semejante al de muchos otros contextos. La compacidad, la densidad, la carencia de vacíos tradicionales, la introducción de tipologías ajenas al contexto etc. Comienzan a desvirtuar una buena parte de la calidad expresiva de sus orígenes.

Una oferta de calidad pensada desde el paisaje incluye el control del tamaño de las ciudades turísticas y el equilibrio de la fuerte presión demográfica. A nivel insular el crecimiento del suelo turístico y la aceleración de la intensa mineralización edificatoria en algunos de sus núcleos como Puerto del Carmen, Playa Blanca, Costa Teguise han desequilibrado y tensionado fuertemente el territorio en la banda este y sur de la isla en donde el factor dominante de paisaje es la percepción de una creciente urbanización. En general se ha producido una alta oferta alojativa vinculada a los núcleos turísticos, que han consolidado una forma de crecimiento urbano en general poco controlado y pensado, especialmente en Puerto del Carmen y Playa Blanca en donde es muy evidente la densidad, la falta de identidad, la carencia de hitos. El crecimiento de estos suelos va en consonancia con un modelo económico insular basado casi en exclusiva en este sector. La aparente falta de alternativas obligan a un mayor control, del espacio afectado y las consecuencias territoriales de su huella y también a la consideración de repensar, rehabilitar, reciclar, renovar la planta alojativa y muchos de los espacios que se han generado en los años de mayor crecimiento.

Por otra parte la presión sobre el litoral extiende estos procesos siguiendo una tensión longitudinal en la costa este y sur mostrando una tendencia creciente en la ocupación paulatina del territorio y a la construcción de equipamientos de ocio asociados a esta banda. La difusión del turismo y de sus efectos en el paisaje también van asociados a la pujanza que ejercen en su construcción los distintos municipios en el desarrollo de sus planeamientos y previsiones. La descoordinación a nivel insular de este recurso puede producir graves efectos en el territorio con el consiguiente resultado de fragmentación en el paisaje global de la isla.

Si al crecimiento poblacional de la isla de Lanzarote y la transformación de sus áreas urbanas y turísticas añadimos la poca resistencia del territorio a la transformación, por tratarse de una isla de grandes llanuras, habría que determinar su enorme fragilidad y alertar de los peligros que encierran un crecimiento desmesurado y acelerado en relación con la transformación no controlada de los paisajes insulares. Esta creciente urbanización turística lleva aparejada una alta demanda de extracción de áridos tanto para la construcción y edificación como para la urbanización de vías o jardines. Si por una parte se consume una mayor superficie de suelo con profundos cambios y alteraciones sobre los suelos originales por otra se va generando una pérdida del sustrato con algunos impactos visibles. Estas alteraciones juegan a favor del incremento de la erosión y de la pérdida de suelos vegetales o el abandono de los suelos agrícolas a favor del espacio urbano, del turismo o de sus servidumbres con el desequilibrio correspondiente de factores esenciales del paisaje, la pérdida de usos tradicionales en la conformación del paisaje y el incremento creciente de la **expresión urbana** sobre el territorio.

El turismo en Lanzarote es un factor que ejerce una cierta influencia homogénea en la globalidad del territorio insular, a ello contribuye la facilidad de los desplazamientos y la ausencia de dificultades que facilitan el turismo de rutas y de recorridos. Los lugares excepcionales de gran atracción del turismo localizados con un cierto equilibrio territorial, los Centros de Arte y Cultura y Turismo y su construcción en red, los desarrollos turísticos por municipios producen en Lanzarote un efecto de turismo difuso. Este factor provoca procesos de antropización de muchos paisajes insulares.

Un factor muy relacionado con este efecto y la creciente urbanización del territorio lo constituye la facilidad de acceso al mismo. Se ha generado una excesiva red de carreteras, en algunos casos excesiva, sobredimensionada e innecesaria dirigida al acceso turístico del territorio. La hegemonía del transporte privado y turístico genera una extensa red de carreteras y a su vez la creciente ampliación de redes de movilidad y la proliferación de viarios induce al aumento del parque móvil, esta acción-reacción construye uno de los paisajes más visible y artificiales de la isla y una de las unidades más significativas en la construcción de un paisaje artificial de gran dominio e influencia territorial. Las carreteras difícilmente pueden ser neutrales en una isla tan frágil cuyas características y valores paisajísticos más evidentes dependen del recorrido a través de estos singulares miradores. Las carreteras además fragmentan los paisajes homogéneos y con mucha frecuencia se presentan de forma crítica sobre el paisaje afirmando desde su propio diseño el valor de sí mismas frente al valor del paisaje atravesado. Esto genera un paisaje técnico de asfalto, bandas, señales de tráfico, rotondas, gasolineras, bandas ajardinadas etc. como signo de la fortaleza de la acción que genera su presencia y que debe ser tenido muy en cuenta a la hora de valorar un paisaje con sello propio de calidad. En general las redes de carreteras se han pensado en exclusiva para una lógica de acceso al territorio y sus distintas localidades, sin embargo en Lanzarote estas vías incluyen como servicio indirecto y de mejora de la calidad el disfrute y percepción del paisaje atravesado. Esto es posible debido a la amplitud de panoramas muy abiertos, la relativa facilidad de acceso, la carencia excesiva de dificultades; circunstancias que hace que sea posible pensar las carreteras desde una lógica de disfrute del paisaje. Por ello extraña la falta de integración estructural en el paisaje de estas infraestructuras, su inmersión inteligente en sus dimensiones, acabados de la banda lateral, diseño de rotondas como extensión o eco del propio paisaje o la carencia de pequeños miradores de parada que faciliten el disfrute ocasional del paisaje a otra velocidad. Otras veces el exceso de “**estetización**” se convierte en un factor disruptor del valor del paisaje y especialmente en la puesta del acento en la construcción artificial o artística de la carretera frente a la fuerza del paisaje atravesado.

06.5 ISLA INTERIORIZADA

La fuerza de la construcción tradicional del territorio, la singularidad de sus edificaciones y su adaptación a las condiciones del clima, el trabajo de César Manrique en Lanzarote, en el origen un modelo personal y único, nos llevan a afirmar que son elementos que han sido asumidos por toda una colectividad insular. Es llamativo en Lanzarote la conservación en general de patrones de comportamiento hacia el paisaje repetitivos más allá de cualquier condicionante normativo. Hay una clara aceptación de una estética que identifica y cohesiona al conjunto de la población. La repetición de tipologías o la interpretación creativa de las mismas forman parte hoy en día de la marca de Lanzarote. También la conservación del paisaje, en general las actitudes en su limpieza o la notable ausencia en el interior de la isla, comparativamente con el resto del archipiélago, de actos delictivos o censurables en destrozos, escasas pintadas o abandono.

Hoy en día pocos discuten la enorme identificación que se opera entre la población y unas normas estéticas sencillas y asumidas como propias por casi todos. La obra de un artista y la defensa de unos valores originales en la isla ha producido un intenso compromiso e identificación entre sus habitantes y su pervivencia.

Pero no siempre es así y hoy en día empieza a ser patente alguna deriva a partir de la presión sobre algunos contextos urbanos y periurbanos de Arrecife y en el crecimiento desordenado de núcleos turísticos. Se está creando una banda urbanizada en continuidad desde Costa Teguise a Puerto del Carmen en el litoral este de la isla, al que añadir el desordenado desarrollo del sur y entorno de la ciudad de Arrecife y municipios vecinos con el consiguiente desarrollo del sector servicios especialmente en las demandas de grandes cadenas de alimentos, gasolineras, de mobiliario, viario, etc. que ejercen una gran presión y llamadas sobre el paisaje, especialmente en la periferia de la ciudad de Arrecife y Playa Honda. Esta periferia muestra de forma muy gráfica algunos de los deterioros más significativos del paisaje que van más allá de su simple urbanización, también conlleva la generación de residuos no controlados, de vertederos, la expresión gráfica y estridente de publicidad, el descuido de la implantación arquitectónica y urbana de algunos suelos urbanizados y la congestión de signos de todo tipo con

una gran pérdida de una imagen coherente. La multiplicación de todos estos factores llegan a producir un fuerte extrañamiento del valor del lugar y por consiguiente una pérdida en la calidad y coherencia de la marca. Estos factores producen un grave desequilibrio muy patente en términos de paisaje. No solo la superficie afectada, también la densidad edificatoria, los volúmenes de las edificaciones, el caos de las distintas tramas urbanas y algunos otros parámetros con alta incidencia paisajística muestran una notable transformación de la marca Lanzarote. La periferia de Arrecife y en general de los municipios limítrofes y turísticos en la banda este se alejan de la percepción coherente y propia de la isla produciendo una imagen que podría pertenecer a cualquier otro contexto banal o no identificable, algo que se aleja de una imagen de marca o de calidad. Todos estos factores pueden generar una pérdida importante de uno de los valores más significativos que posibilitan la conservación de un paisaje como es la alta conciencia social en el valor del mismo, son factores que generan desidia y desinterés. Del mismo modo el equilibrio de llenos y vacíos no se ha transmitido con la misma intensidad que en las ciudades de origen rural. En algunas urbanizaciones turísticas o en la estructura de la ciudad capital, la carencia de redes de espacios libres es un factor muy evidente de déficit de paisaje y de equilibrio medioambiental.

También los riesgos de la colonización del territorio a partir de la progresiva y creciente construcción de segunda residencia, dispersa y difusa, en algún caso vinculada al modelo económico basado en el turismo, muy en consonancia con su alta demanda, diluyen la expresión de la marca. Parte de la coherencia unitaria del paisaje de la isla se pierde por la fragmentación que este factor introduce en la visión global del paisaje. La mancha de la urbanización en difusión en forma de islas, recurre a una de las mejores estrategias de construcción de los entornos rurales y urbanos según el modelo y los modos tradicionales de ocupación a partir de una aparente estructura de llenos y vacíos que permiten una cierta porosidad espacial. Sin embargo este tipo de crecimiento, si nos atenemos a esta alta demanda, puede llegar a desequilibrar la percepción de paisaje de panoramas abiertos por un exceso de urbanización a nivel insular.



08 DIRECTRICES BIOCRIT

115

08.1 INTRODUCCIÓN

Este documento se enmarca en el trabajo inicial de diagnóstico denominado BIOCRIT acerca del paisaje de la isla de Lanzarote a partir del análisis exhaustivo de muchos de los parámetros que tienen mayor incidencia en el paisaje insular. En las primeras fases del trabajo BIOCRIT se abordó un análisis crítico de la evolución de la Marca Lanzarote desde sus primeros años hasta la actualidad. Para ello se analizó en primer lugar los factores actuales que inciden sobre el paisaje como los que definen las componentes de la movilidad, de la estructura física del territorio, el suelo agrícola, su arquitectura y su espacios libres, de sus infraestructuras o de su valor como paisaje interiorizado culturalmente por la población. También con este objetivo el trabajo hizo un recorrido histórico de los distintos planeamientos insulares analizando con especial detenimiento aquellos factores que inciden en la gestión de su paisaje y que tienen una especial incidencia en la conformación histórica de la Marca Lanzarote. Este análisis del paisaje también estudió la construcción histórica del modelo de isla arte propuesto por el artista César Manrique y su visión global y coherente del paisaje asociado a los primeros años del desarrollo del turismo insular y que tras el análisis de algunos datos del estudio se considera en la actualidad en fase de desviación.

El paisaje es un concepto que se mueve a distintas escalas y requiere por tanto de estrategias que se concretan en distintos niveles desde las escalas más generales relativas al global de la isla hasta la ordenación de la pequeña escala a través de los instrumentos más detallados. Por este motivo este documento asume entre sus objetivos el tratar de adecuar sus directrices a la escala, nivel o unidad de la ordenación del paisaje implicado, a la vez que fomentar la integración de políticas intersectoriales comunes a las distintas administraciones locales. La oportunidad de estas directrices viene marcada por la necesidad de integrar la dimensión paisajística en las prácticas generales de construcción del paisaje cotidiano, en las prácticas de ordenación, en los proyectos, planes y programas y en general en la mejora de conflictos paisajísticos en la isla de Lanzarote.

El objetivo último de este trabajo tras el análisis de la información ha sido el de interpretar los datos objetivos haciendo visibles los elementos que construyen o destruyen el paisaje de la Marca Lanzarote y aportando si fuera necesario pautas gráficas. Para ello

una vez recogidos todos los datos, tanto los detectados por el equipo redactor como los extraídos del proceso participativo desarrollado se recogen en este documento en un documento de síntesis de directrices del paisaje insular.

Estos objetivos también pretenden atender a la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje como instrumento para la protección, gestión y ordenación de los paisajes con el reconocimiento del derecho al paisaje de calidad y al interés público del mismo, haciendo especial hincapié en los denominados paisajes cotidianos como elemento y derecho fundamental de la calidad de vida de la población insular y como resultado de determinados factores naturales y humanos interrelacionados. Del mismo modo el Convenio Europeo entiende el paisaje como hecho objetivo y por tanto sujeto a administración y a la determinación de objetivos de calidad paisajística a través de consultas y acciones de sensibilización y de educación de las poblaciones.

Por estas razones este trabajo se ha centrado especialmente en lo que denomina el Convenio Europeo del Paisaje como Paisaje Cotidianos. Es decir no tanto en los paisajes valiosos y protegidos de la isla de gran valor sino en aquellos otros paisajes contruidos y comunes que se circunscriben normalmente a los entornos contruidos y las distintas poblaciones locales.

La calidad del paisaje está vinculada a muchas de las acciones llevadas a cabo por las administraciones en el control específico del paisaje generado desde sus instancias y también en la puesta en marcha de campañas de divulgación, concienciación, participación y reconocimiento al paisaje; no solo de los paisajes naturales de Lanzarote, de gran valor sino también y especialmente del paisaje cotidiano y común; del mismo modo es necesario aumentar y extremar el control, vigilancia y sanción de toda la indisciplina urbanística.

La calidad del paisaje cotidiano también está relacionada con la forma en que las poblaciones se aplican y entienden de su cuidado. Para esto es necesario el cuidado del entorno individual y local de la pequeña escala. En este sentido estas directrices se abordan con el objetivo de consolidar medidas que garanticen y faciliten el acceso de los isleños a las informaciones sobre el paisaje favoreciendo e impulsando la participación pública en la toma de decisiones que tengan repercusiones sobre el mismo; pero también fomentando la sensibilización, la educación y conciencia paisajística de la población del enorme valor del paisaje lanzaroteño haciéndolo extensivo a sus ámbitos más cotidianos.

El presente documento asume su condición de guía dirigida a la mejora y el cuidado del paisaje insular por lo que sus directrices se presentan siempre como recomendación esperando que su regulación sea asumida por los distintos instrumentos de ordenación regulados por las administraciones locales como son las ordenanzas municipales y también poder ser incluidas en el Plan Insular con el objetivo de integrar un cierto nivel de coordinación y que facilite el uso de directrices de forma transversal al conjunto de los siete municipios insulares.

Instrumentos del paisaje

Se ha creído conveniente incluir como directrices algunas recomendaciones en relación con el desarrollo de instrumentos que ayuden y colaboren a la obtención de objetivos de calidad paisajística. Esta propuesta nace con el único objetivo de ser propositivos y lograr poner en marcha herramientas que podrían ayudar a la gestión, protección y conservación del paisaje insular. Estos instrumentos son variados pero se proponen desde el convencimiento de atender el paisaje como un objetivo en sí mismo y también como un deber a regular y como un objeto de derecho de las poblaciones locales de mantener y construir paisajes de calidad.

Estos instrumentos son básicamente tres. En primer lugar la propuesta de creación de un Observatorio del Paisaje Insular para su integración en el Cabildo Insular que pudiera dedicarse a los objetivos principales que regula el Convenio Europeo del Paisaje a saber: la gestión, ordenación y protección del paisaje insular. En segundo lugar, también se ha pensado en la posibilidad de establecer un fondo finalista con estos mismos objetivos a partir de la posibilidad de establecer una ecotasa turística. La obtención de recursos redundaría en el mantenimiento de las condiciones objetivas que hacen de Lanzarote una isla que se define como de paisaje de calidad, algo que debería ser un objetivo en sí mismo a mantener como recurso, y por último, se ha definido una herramienta denominada Contrato del Paisaje que podría funcionar a partir de la concertación entre las administraciones locales y las poblaciones en el mantenimiento y conservación de los paisajes de calidad.

Estos instrumentos se expresan aquí como propuesta para su posible análisis y estudio como posibles herramientas de seguimiento y creación de recursos del paisaje.

08.2 TEMÁTICAS SECTORIALES ABORDADAS. DIAGNÓSTICO

118

Las temáticas sectoriales abordadas se corresponden con cada uno de los capítulos y subcapítulos del análisis y diagnóstico previo. A saber: MOVILIDAD. ESTRUCTURA. ESPACIOS LIBRES. ARQUITECTURA. INFRAESTRUCTURAS. A estas temáticas se le ha añadido una última denominada EL PAISAJE Y LA SOCIEDAD debido a la necesidad de atender a objetivos de calidad paisajística en relación con la participación de la sociedad y con un mejor acercamiento a los paisajes cotidianos.

En cada uno de estos capítulos se abordan los siguientes puntos:

A. MOVILIDAD

1. Acceso a la isla

Las infraestructuras de acceso insular, puertos, aeropuerto, y las redes de movilidad de mayor densidad de tráfico se encuentran en un espacio concentrado de la isla, en donde se encuentra además la mayor concentración de población además de constituir la puerta de entrada de los turistas a la isla. Sobre estos espacios de acceso existe en la actualidad una gran presión urbana a la que se suman las grandes superficies comerciales, zonas industriales y de servicio. En conjunto, y mirado con una cierta distancia, constituye una escala de paisaje muy antropizada en donde se han producido los mayores distanciamientos e impactos en relación con el paisaje insular y la Marca Lanzarote. Esta zona incluye, no sólo puertos y aeropuerto sino especialmente los suelos comerciales e industriales y la periferia de la ciudad de Arrecife, Playa Honda, área industrial de San Bartolomé etc. Por todo ello se debería hacer un gran esfuerzo para reconducir algunas de las dinámicas que distorsionan con fuerza el paisaje de la isla en esta zona amplia hacia criterios más en consonancia con la construcción global del paisaje insular.

En algunos accesos insulares (Puerto de Los Mármol, Naos) es muy perceptible el abandono de algunas parcelas encontrándose muchas veces en un alto estado de deterioro ambiental. También en estos lugares se plantean muchas dificultades de acceso debido a la inexistencia de aceras y caminos peatonales.

En el entorno de la ciudad de Arrecife, en las áreas industriales de Playa Honda o San Bartolomé, Puerto del Carmen, Costa Teguise, Muelle de Órzola y en general en extensos tramos de la LZ-2 se observa un incremento notorio de ubicación de cartelería, publicidad o exposiciones de marcas corporativas de gran dimensión. Todo ello produce un enorme impacto sobre el paisaje periurbano y un intenso y absurdo reclamo de atención hacia la población con publicidad de colores chillones, materiales y dimensiones de publicidad completamente desproporcionados y ajenos al contexto

del paisaje histórico de la isla de Lanzarote. No hay que olvidar que la publicidad está prohibida en la isla desde hace muchos años por las normas y ordenanzas emitidas por las distintas administraciones públicas. Sin embargo ha habido una verdadera falta de control de estos temas.

2. Rotondas de tráfico

Tal y como se desprende del análisis previo, el número de rotondas ha ido creciendo a la par que el sistema viario. Al margen de su efectividad en la organización del tráfico, en estas directrices interesa centrarse en sus aspectos de aportación al paisaje de calidad. Su configuración en marco estricto circular, estimula o predispone a ser tratada de manera singular. Esto que en algunos casos puede tener un interés no siempre debería ser así. No todas las rotondas se deberían diseñar para albergar algún hito.

3. Redes viarias

Las redes de movilidad colonizan prácticamente la mayor parte de la isla, su extensión y dimensión ha sido creciente y su diseño ha sido cada vez más técnico en aras de la seguridad. Esta tecnificación del paisaje viario introduce algunas desarmonías en relación con la lectura del paisaje. En algunos tramos se producen algunas incoherencias entre el valor del paisaje cruzado y el diseño longitudinal de la propia vía. En otros casos estos desencuentros se encuentran en el propio trazado, como la amplitud excesiva de la carretera de Mala, o las carreteras de llegada a Playa Blanca por la superficie afectada y por el exceso de vías. En algunos de casos se observan incoherencias entre el diseño de los bordes longitudinales y las características del paisaje atravesado como la presencia de rofes rojos en zonas de lapillis oscuros, ajardinamientos exóticos extraños al contexto real y que crean zonas de fricción entre el paisaje atravesado y el diseño de la propia carretera.

En la construcción de nuevas vías la isla de Lanzarote como Reserva de la Biosfera debería dirigirse hacia la movilidad sostenible contribuyendo de ese modo a la protección del medio ambiente, a la reducción del tráfico de vehículos, especialmente la presión de las flotas de vehículos de alquiler, a la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero y a la utilización de energías renovables en el sector del automóvil. A partir del análisis previo de este trabajo se ha verificado la tendencia creciente a la implantación de infraestructuras viarias y la también creciente tecnificación del paisaje asociado tanto por señalética, márgenes, puentes, rotondas y otras circunstancias indirectas como la instalación de estaciones de servicio.

En la actualidad las carreteras de Lanzarote constituyen por sí mismas verdaderos miradores del paisaje, las amplias llanuras punteadas por volcanes, los grandes panoramas áridos, la facilidad de los recorridos y, en general, las cortas distancias facilitan mucho los recorridos en tiempos muy cortos. Por todo ello se hace necesario atender cuidadosamente el diseño de las vías en Lanzarote como la primera herramienta que posibilita el disfrute del paisaje de la isla.

El paseo por las vías de Lanzarote da una idea muy comprensiva del paisaje insular. Las carreteras en sus recorridos se convierten en una herramienta de gran potencia cinética de presentación de la enorme calidad del paisaje insular, por este motivo se debería cuidar tanto el entorno del paisaje atravesado y los amplios panoramas áridos a los que se abre como la construcción en sí de la propia vía.

En la isla de Lanzarote existen miradores muy bien ubicados y formalizados, algunos de ellos realizados en su día por César Manrique como el Mirador de El Río, que se abren a perspectivas sorprendentes y de gran belleza del paisaje insular. Sin embargo es llamativa la ausencia de pequeños miradores de características algo más modestas o cotidianas que reclamen su posición desde el propio entorno de las carreteras y que permitan el disfrute de panoramas e hitos menores aunque no carentes de interés paisajístico.

El tránsito de tráfico turístico en la isla provoca fuertes presiones, pero en algunas zonas muy concretas de la isla llegan a demandar criterios o soluciones para evitar su colapso como las que se producen a la entrada del Parque Nacional de Timanfaya que requiere un mantenimiento cuidadoso de sus áreas de entrada y estacionamiento, o el entorno directo de la localidad de Órzola en temporadas de verano debido al intenso tráfico de turistas hacia la isla de La Graciosa y que en épocas de gran saturación provocan, además de otras interferencias, un gran impacto sobre el paisaje.

Paisajes tan esenciales como el Parque Nacional de Timanfaya han sido pensados desde el cuidado exquisito de su entrada casi ritual y de las formas de ocultación de los estacionamiento de vehículos. Sin embargo en ocasiones llegan a estar muy saturados y congestionados. A pesar del éxito de las visitas guiadas y de la ruta de los volcanes en guaguas, la presión en las zonas de entrada y de estacionamientos de vehículos privados y de alquiler sobre el parque, llega a ser en temporadas muy alto produciendo impactos paisajísticos temporales debido al alto número de vehículos y su colorista y disruptiva presencia.

La localidad de Órzola se convierte en alguna temporada del año en un auténtico aparcamiento y lugar de paso. Esta presión sobre el lugar produce una grave distorsión de su paisaje y también con efectos directos en la presión poblacional subsiguiente sobre la isla de La Graciosa.

4. Vías ciclistas

Dadas las características geomorfológicas de la isla de Lanzarote la movilidad no motorizada es un factor en auge de gran importancia. Sin entrar en consideraciones técnicas de este tipo de vías se hace necesario añadir en estas directrices de paisaje alguna consideración en relación con la convivencia de las vías ciclistas y el paisaje.

5. Pistas

La accesibilidad en la isla de Lanzarote a su recorrido motorizado ha producido una creciente apertura de pistas en lugares no siempre adecuados. Es muy constatable la fragilidad de los suelos de la isla a este tipo de movilidad debido a sus suelos frágiles, áridos y desprovistos de vegetación.

6. Senderos

Las demandas del sector de eco-turismo son de mucho interés para disfrutar de la práctica del senderismo y especialmente del paisaje insular a partir de la Red Oficial de Senderos y de la puesta a punto de sus requerimientos de seguridad y de integración al paisaje.

7. Estaciones de servicio

En el análisis previo de este trabajo se ha detectado una muy alta presencia de estaciones de servicios en la isla, especialmente en los términos municipales de Tías, San Bartolomé y Arrecife. Haciendo evidente la falta de isotropía del territorio. Hay zonas motorizadas ligadas a la costa este algo que se evidencia en la presencia de estaciones de servicio. Sin entrar en consideraciones de su posible desproporción en número y relación con la población residente, sí que es significativo para la existencia de un número elevado de estaciones de servicio tomar en consideración el número de vehículos y especialmente las flotas de vehículos de alquiler en un contexto de isla turística cuya apuesta va más allá de sol y playa o del clásico turista cautivo en el interior de resorts. Lanzarote casi en su globalidad es un modelo de isla turística con una componente alta de demanda a ser recorrida, transitada y visitada a través de la de los distintos atractivos naturales insulares o de la red de Centros de Arte y Turismo o de visita a lugares como el Parque Nacional de Timanfaya. Además la propia isla no plantea grandes dificultades

orográficas para ser ampliamente explorada. La isla, casi en su globalidad se vuelve turística lo cual plantea en la actualidad la necesidad de dar soluciones alternativas y sostenibles del desplazamiento rodado en una isla Reserva de La Biosfera a partir de la utilización de energías renovables. La construcción y localización de las estaciones de servicio producen con sus volumetrías, cromatismos imágenes de marca un impacto de paisaje en su entorno inmediato y una cierta disonancia con el tipo de edificaciones de la isla.

B. ESTRUCTURA

Son muchas las variables las que componen la estructura de la isla, en primer lugar la propia red de movilidad, pero también el global de los distintos suelos, desde los protegidos, los rurales, los agrícolas y los urbanos. Todos ellos componen la estructura paisajística de la isla en muchos casos de gran valor. Estas directrices van dirigidas especialmente a lo que denomina el Convenio Europeo del Paisaje como “Paisajes Cotidianos”. Aquellos que sin tener un gran valor constituyen el paisaje doméstico de la mayor parte de las poblaciones insulares. Otro objetivo de este trabajo ha sido el de analizar las distorsiones que se han ido sucediendo desde hace unos años sobre la denominada Marca Lanzarote. Por estos motivos la mayor parte del trabajo se ha centrado no tanto en los paisajes valiosos de la isla como en aquellos otros menos valorados y por tanto más susceptibles de transformaciones a veces de gran calado.

1. Paisaje Natural

La isla de Lanzarote goza de una gran protección en muchos de sus suelos naturales de mayor valor. Debido a su protección y gestión específica en estas directrices, en general dirigidas al paisaje cotidiano, tan solo se apuntan algunas recomendaciones de carácter general sin entrar en más consideraciones al entender que su protección depende de muchos otros factores que escapan a este trabajo.

2. Paisaje rural

Los suelos rurales han sido trabajados históricamente con gran esfuerzo a partir de una intensa y resiliente geometría asociada a la protección del viento, a la obtención de recursos hídricos y al mar. El paisaje rural es el resultado de la simbiosis entre la cultura y la respuesta sobria e inteligente a la naturaleza. La caída y abandono en los últimos años de la actividad agrícola desequilibra factores esenciales del paisaje rural con la pérdida de usos tradicionales y el incremento de la expresión urbana en el territorio con la aparición creciente de edificaciones en dispersión.

Una característica singular de los paisajes rurales de Lanzarote lo constituye sus ricas y complejas geometrías en los tejidos agrícolas tanto en las Vegas como en La Geria o el Jable y en general en una gran y extensa superficie de la isla que por sí misma constituye una de los más valiosos elementos del paisaje insular. La isla está construida a partir de una piel geométrica que cubre una buena parte de la superficie insular.

3. Paisaje urbano

Otro de los rasgos de paisaje cotidiano y más significativos de muchas de las ciudades de interior de la isla de Lanzarote como Haría, Yaiza, Teguise, y en algún caso San Bartolomé y Tías lo constituye su alta porosidad de vacíos y llenos y su baja densidad de suelo ocupado. Estos vacíos se mueven en el entorno del 85% de la superficie total de algunas poblaciones. Esta es una característica que configura un paisaje urbano muy particular abierto y bien integrado con el entorno, normalmente agrícola, que rodea estas poblaciones. Esta característica del paisaje probablemente tiene su origen en la alta convivencia con los suelos agrícolas. En la actualidad este tipo de villas porosas conforma uno de los paisajes urbanos más singulares de la isla.

C. ESPACIOS LIBRES

El paisaje de la isla de Lanzarote destaca por sus amplios panoramas abiertos sus formaciones geológicas y volcánicas, la escasa altitud, su clima subtropical de pocas precipitaciones y sus ricos endemismos. Una de las cualidades del paisaje de Lanzarote lo constituye sus perspectivas abiertas en donde destacan en la lejanía los ajardinamientos de algunas parcelas agrícolas y de algunos frentes urbanos. Es muy llamativo la belleza del recorte en el panorama de las palmeras en la lejanía, o de otras especies arbóreas como las araucarias. Se convierten a esa escala en hitos muy llamativos de un extenso paisaje árido con una cierta densidad de pequeñas especies arbustivas pero muy pocas arbóreas. En el interior de las ciudades, también es muy significativo los ajardinamientos producidos con muy escasas especies y grandes superficies vacías solamente cubiertas con picón. Esta característica del paisaje se debería mantener sin aumentar ni densificar significativamente la plantación de especies arbóreas. Esta es una singularidad de muchos ajardinamientos en la isla que producen una estética mínima y sobria de gran calidad y originalidad.

D. ARQUITECTURA

El paisaje construido de Lanzarote destaca por su coherencia, su código austero, su sobriedad, su falta de estridencias. Hay muchos lugares en el mundo con arquitectura blanca y cúbica pero pocos donde ese contraste sea tan eficaz como el de la isla de

Lanzarote. Es una elección estética muy acertada en una isla de componentes terroso de carácter volcánico de cromatismo muy oscuro. Cambiar este criterio, banalizaría una idea que en pocos sitios puede funcionar tan bien como en Lanzarote, este hallazgo no debe perderse, incluso debería acentuarse. Modificar este criterio ya muy asumido por la población haría perder identidad y adquiriría una imagen global idéntica a la de cualquier otro contexto.

1. Suelo Rural

En las poblaciones agrícolas las edificaciones aisladas conviven con los suelos agrícolas, en ellas se encuentran muchos de los rasgos tradicionales de la arquitectura insular, como las volumetrías cúbicas y blancas de paramentos limpios en donde se insertan las ventanas de huecos reducidos con cromatismos verde o azul y otras veces negro. Los techos planos o con la inclusión de alguna cubierta inclinada también enfoscada y pintada en blanco. Algunos elementos también se significan como las chimeneas tradicionales o los arcos de entradas a las parcelas con una configuración muy particular. Es en general una arquitectura sobria y sencilla que responde con mucha eficacia a las condiciones de clima y configura un paisaje propio y característico.

2. Suelo Urbano

La Arquitectura de Lanzarote adquiere también una presencia muy característica en muchas de las ciudades y poblaciones del interior. Sin renunciar a su sobriedad en muchos casos estas arquitecturas urbanas adquieren en su morfología una nobleza especial con el aporte de las piedras en la base, mayores dimensiones de huecos y los materiales interiores y las tipologías de patios. La evolución de estas arquitecturas, ha sido progresiva hacia concepciones más contemporáneas, con la aparición de materiales más duraderos en los paramentos exteriores o la apertura más generosa de los huecos. Estas transformaciones se tienen en cuenta en estas directrices con el objetivo de conciliar una tradición histórica con unas modificaciones, que sin salir de una línea estilística propia y reconocible, puedan a la vez ser manifestaciones contemporáneas de arquitectura.

3. Arrecife

Debido a la singularidad en el paisaje de la isla se estima procedente en estas directrices aportar una serie de recomendaciones sobre el paisaje urbano de la ciudad de Arrecife. Estas recomendaciones no entrarán en aquellos aspectos del paisaje, excepcionales de la ciudad como el arrecife costero y algunos de sus elementos más significativos o históricos. Sin embargo se ha estimado procedente analizar algunas de las áreas que

formalizan “el paisaje cotidiano”, debido a las morfologías diferenciadas de la capital con el resto de la isla que son muy evidentes en muchos barrios de la ciudad, especialmente en aquellos situados en áreas de la periferia urbana y las zonas de acceso a la ciudad desde la estructura viaria general.

4. Paisaje turístico

Es interesante observar cómo en los inicios del turismo en las islas y en su preparación hay un interés por la recreación del paisaje desde el arte como un requisito ineludible en la construcción del turismo. Pocos momentos tan innovadores en la construcción del turismo como el que hubo en los inicios en los años 60 y 70 del siglo pasado a partir de la premisa de dar una respuesta creativa a una nueva actividad sobre el territorio con la conjunción de la Arquitectura, el Arte y el Paisaje como argumentos del turismo. El mejor ejemplo de esta forma de proceder se encuentra en la isla de Lanzarote a través del trabajo de César Manrique. Con la selección de lugares excepcionales, su visión desde el arte y el paisaje y el ejemplo de la red de Centros de Arte, Cultura y Turismo (CACT) que se distribuye de una manera homogénea por el territorio insular.

El desarrollo del espacio turístico en su oferta alojativa ha buscado modelos concentrados en el territorio, especialmente de litoral. Las urbanizaciones turísticas se han ido desarrollando a partir de modelos más o menos acertados con imágenes no siempre inspiradas en el mundo local. Quizás las mayores disrupciones del paisaje del turismo lleguen por la creciente superficie de suelo implicada en este uso y el aumento progresivo del número de sus edificaciones asociadas llegando en algunos casos a desbordar cualquier previsión en el número de camas y territorio ocupado. Su impacto paisajístico viene sobre todo por el tamaño que adquieren estas urbanizaciones y algunas edificaciones y su difusión indiscriminada por el territorio. La solución a estas desarmonías exceden mucho los límites de este trabajo que se centra exclusivamente en aspectos del paisaje.

5. Paisaje de grandes superficies industriales y comerciales

La construcción de grandes superficies y edificios de reconocidas marcas comerciales ha propiciado indirectamente una llegada de formas de hacer muy imbricadas en imágenes que pertenecen a la globalización y difusión de marcas corporativas muy reconocidas. Estas construcciones, en sus volumetrías, publicidad y cromatismos son ajenas a la construcción, tipologías y morfologías históricas del paisaje edificado de Lanzarote. Además parte de este fenómeno se ha ido ubicando en áreas muy cercanas de acceso a la isla produciendo una imagen confusa y ajena al contexto de la propia isla.

Todo ello ha generado una cierta disrupción en las formas, cromatismos y materiales ajenos, difusión de imágenes de marca que en muchos casos se ha ido trasladando a las áreas industriales y de servicios. No obstante se han estudiado algunos ejemplos de cómo estas mismas marcas han sido capaces, en otros contextos geográficos de adaptarse a criterios de paisaje local con gran esmero y cuidado.

Ante la irrupción y edificación de nuevas tipologías de grandes volumetrías y servicios como los que producen las grandes superficies ya instaladas se requiere hacer un esfuerzo de integrar estas expresiones distintas del paisaje a criterios asimilables a los tradicionales de la isla.

E.- INFRAESTRUCTURAS

Las infraestructuras son necesarias para mantener nuestro estilo de vida y un soporte necesario para el mantenimiento de las condiciones económicas, sociales o de la propia industria turística. El impacto de las infraestructuras en el paisaje casi siempre es notoria y requiere de criterios de ubicación y de muchas medidas correctoras para su correcta implantación y minimizar en la medida de lo posible su impacto en el paisaje.

F.- EL PAISAJE Y LA SOCIEDAD

La fuerza de la construcción tradicional del territorio en la isla de Lanzarote, la singularidad de sus edificaciones y su adaptación a las condiciones del clima, y especialmente gracias a la labor y el trabajo de César Manrique en Lanzarote, un modelo personal y único, nos lleva a afirmar que son elementos que han sido asumidos por toda una colectividad insular. Es llamativo en Lanzarote la conservación en general de patrones de comportamiento hacia el paisaje repetitivos más allá de cualquier condicionante normativo. Hay una clara aceptación de una estética que identifica y cohesiona al conjunto de la población. La repetición de tipologías o la interpretación creativa de las mismas forman parte hoy en día de la marca de Lanzarote.

También la conservación del paisaje, en general las actitudes en su limpieza o la notable ausencia en el interior de la isla de actos delictivos o censurables en relación con el paisaje como las escasas pintadas o el abandono. Hoy en día pocos discuten la enorme identificación que se opera entre la población y unas normas estéticas sencillas y asumidas como propias por casi todos. La obra de un artista y la defensa de unos valores originales en la isla ha producido un intenso compromiso e identificación entre sus habitantes y su pervivencia. No obstante este estudio ha detectado algunas desviaciones preocupantes, tanto por su dimensión como por su aparente aceptación

y algunas de ellos se han comentado en este texto introductorio de diagnóstico. Todo ello nos lleva a pensar en la posibilidad de un nuevo pacto por el paisaje a partir de un consenso político y social, que implique a la población y a sus representantes. El paisaje es cultura y es necesario reconquistar la conciencia insular de su valor a través de un proyecto de gran participación con el fin de crear un nuevo pacto.

08.3 OBJETIVOS

Definición de recomendaciones, criterios y medidas que se consideren necesarios en proyectos, planes y programas y que sean susceptibles de ser integradas en documentos de ordenación en todas las escalas.

Estas directrices tendrán como **objetivos generales**:

1. Articular las actuaciones tendentes a garantizar la calidad del paisaje de Lanzarote en sus diferentes dimensiones, entendiéndolo: como uno de sus recursos principales, como elemento de identificación social y como componente básico del atractivo de la principal actividad económica de la isla.
2. Consolidar y reafirmar la consideración y conciencia social del altísimo valor del paisaje natural, rural y urbano de la isla de Lanzarote como objetivo básico.
3. Fomentar la sensibilización, valoración, educación y participación social en materia de paisaje como derecho y bien común de los habitantes insulares.
4. Coordinar las políticas y actuaciones públicas y privadas que tengan una afección sobre el paisaje.
5. Solicitar de las administraciones públicas el fomento del consenso político, técnico y social en su labor de protección, gestión y ordenación del paisaje insular.

Estas directrices tendrán como **objetivos específicos**:

1. Definición de criterios para la atención al paisaje en las redes de movilidad.
2. Mejora de la percepción estática y dinámica desde las principales vías de comunicación.
3. Definición de puntos de mayor valor paisajístico en vías, recorridos panorámicos de relevancia singular.
4. Definición de criterios paisajísticos y objetivos de calidad paisajística para el diseño e implantación de infraestructuras puntuales tales como equipamientos, instalaciones y edificaciones repetitivas como, paradas de guagua, gasolineras y rotondas.
5. Definición de áreas preferentes de ordenación paisajística en los entornos y los accesos a ciudades y espacios turísticos.
6. Criterios de mantenimiento y rehabilitación del paisaje rural de la isla de Lanzarote especialmente en muros, vallados, y cierres. En particular, medidas de fomento de las actuaciones de mantenimiento y regeneración paisajística por parte de los agentes públicos y privados.
7. Criterios de adecuación del paisaje urbano y de las periferias urbanas en las áreas más pobladas de la isla.
8. Cualificación del paisaje de la ciudad turística como elemento esencial del valor

del destino turístico. Criterios paisajísticos para la rehabilitación urbana.

9. Desarrollo de la capacidad de articulación del paisaje asociados a las grandes superficies comerciales y a las infraestructuras.
10. En particular, medidas de fomento de las actuaciones de mantenimiento y regeneración paisajística por parte de los agentes públicos y privados.

08.4 INSTRUMENTOS

02.4.1. OBSERVATORIO DEL PAISAJE

Se podrá crear un Observatorio del paisaje en el Cabildo Insular de la isla formado por representantes de las Administraciones locales, entes profesionales, empresariales, sociales, culturales con vinculación al paisaje con los siguientes cometidos básicos:

- a) Abrir líneas de consulta a los distintos municipios y coordinar políticas sectoriales.
- b) Informar sobre las afecciones de planes y proyectos en relación con el paisaje insular.
- c) Fomentar la participación institucional, ciudadana y de asociaciones en los períodos de información pública de los distintos instrumentos de planeamiento cuyos fines estén vinculados directamente con la ordenación, gestión y protección del paisaje.
- d) Elaborar periódicamente un informe sobre el estado del paisaje en la isla

02.4.2. FONDO DEL PAISAJE

- a) Se debería considerar y evaluar la posibilidad de incluir una ecotasa turística para poder contener la emergencia de distorsiones en el paisaje. Este impuesto permitiría la consolidación de un cuerpo de vigilancia especial o eco-policia para salvaguardar los valores paisajísticos de la isla y el seguimiento de actuaciones y obras.

02.4.3. CONTRATO DEL PAISAJE

Con objeto de incentivar la conservación, recuperación o creación de paisajes y la concertación de estrategias para tal fin la Reserva de la Biosfera, el Cabildo Insular y los Ayuntamientos impulsarán una modalidad de convenio denominado Contrato del Paisaje con los siguientes objetivos:

- a) Compensar económicamente la conservación y/o calidad de los paisajes entendiéndolos como recurso de primer orden de la economía insular y turística.
- b) La conservación, mejora y rehabilitación de los paisajes tradicionales insulares productores de imágenes de identidad cultural e histórica asociados a actividades agropecuarias como zonas de banales y muros de piedra seca, gerias, enarenados y gavias, entre otras.
- c) Favorecer y primar las buenas prácticas que comporten el menor número de impactos ambientales y de paisaje.
- d) El mantenimiento y cuidado de la vegetación autóctona
- e) El control de las especies invasoras.
- f) La mejora paisajística de áreas degradadas
- g) La integración paisajística atendiendo especialmente a los ámbitos urbano y rural,

rural e infraestructuras y marítimo-terrestres.

- h) La creación de paisajes innovadores de calidad.
- i) Fomentar el mantenimiento de caminos rurales y senderos en buen estado.

Bases reguladoras de la concertación:

- a) El diagnóstico previo realizado por la Administración concertada constituirá la base técnica para la confección consensuada de un Plan de objetivos específicos en donde se establezcan además de los porcentajes de las ayudas las obligaciones de cada parte en la gestión, protección y mejora del paisaje.
- b) Los técnicos designados por la Administración concertada, realizarán un seguimiento de las actividades a realizar durante el período de vigencia del convenio.
- c) Al vencimiento del convenio, será necesario un certificado del cumplimiento de los objetivos pactados, emitido por los técnicos designados para el seguimiento.

Para la concertación de estrategias que impliquen concesión de ayudas económicas en la suscripción del contrato del paisaje, será necesario que los beneficiarios adopten los siguientes compromisos encaminados a la conservación y gestión de los paisajes:

- a) Realizar actividades formativas relacionadas con el Plan de objetivos a realizar, ya sean para el mantenimiento, mejora o creación de paisajes de calidad y de sus estructuras asociadas, como para la gestión sostenible de los recursos naturales.
- b) Permitir y facilitar las visitas y el seguimiento de las actividades por parte de los técnicos asignados.
- c) Justificar y valorar las inversiones realizadas de acuerdo con los compromisos adquiridos

Podrán beneficiarse del Contrato del Paisaje:

- a) Las entidades privadas sin ánimo de lucro legalmente constituidas.
- b) Las personas físicas y jurídicas de naturaleza privada

08.5 DIRECTRICES DE PAISAJE SECTORIALES POR TEMÁTICAS

132

A. MOVILIDAD

1. ÁREAS DE ACCESO A LA ISLA

Las infraestructuras de acceso insular, puertos, aeropuerto, y las redes de movilidad de mayor densidad de tráfico se encuentran en un espacio concentrado de la isla, en donde se encuentra además la mayor concentración de población además de constituir la puerta de entrada de los turistas a la isla. Sobre estos espacios de acceso existe en la actualidad una gran presión urbana a la que se suman las grandes superficies comerciales, zonas industriales y de servicio. En conjunto, y mirado con una cierta distancia, constituye una escala de paisaje muy antropizada en donde se han producido los mayores distanciamientos e impactos en relación con el paisaje insular y la Marca Lanzarote. Esta zona incluye, no sólo puertos y aeropuerto sino especialmente los suelos comerciales e industriales y la periferia de la ciudad de Arrecife, Playa Honda, área industrial de San Bartolomé etc. Por todo ello se debería hacer un gran esfuerzo para reconducir algunas de las dinámicas que distorsionan con fuerza el paisaje de la isla en esta zona amplia hacia criterios más en consonancia con la construcción global del paisaje insular. Por todo ello se recomiendan las siguientes directrices:

- a) Reforzar el papel del aeropuerto como puerta de entrada a la isla a partir de una mejor conexión entre terminales, y una forma más evidente y perceptible de su carácter de puerta de entrada a la isla.
- b) En el diseño de los grandes sistemas generales de transportes de los aeropuertos el Plan Insular de Ordenación determinará medidas de mejora y protección del paisaje de las áreas afectadas por los conos visuales de acercamiento de las aeronaves a los aeropuertos con el objetivo de mejorar la calidad de las condiciones paisajísticas de las mismas y promoverán Planes Territoriales Especiales para su desarrollo.
- c) En los puntos de llegada del aeropuerto y puertos hacer legible el espacio desde la continuidad ordenada y progresiva de los valores escénicos, estéticos y urbanos.
- d) En los tramos de llegada a los núcleos de población como Arrecife estudiar la posibilidad de desarrollar diseños que hagan posible la legibilidad de la continuidad de los valores urbanos concibiendo una secuencia progresiva de acercamiento a la ciudad frente a la prolongación desordenada y degradada de funciones urbanas en dispersión.
- e) Entre los objetivos a alcanzar en el diseño de las entradas a las poblaciones urbanas y turísticas estaría la de lograr una buena calidad de paisaje tratando de hacer participar la imagen de la entrada a la ciudad con la imagen de identidad y de calidad del centro de la ciudad.
- f) Remitir a planeamiento especial la regeneración ambiental y paisajística de

las fachadas industriales y de los núcleos de población como Playa Honda, San Bartolomé, periferia de Arrecife, entrada a Costa Teguise, zonas que han quedado muy expuestas a visuales desde las infraestructuras viarias de acceso insular. La regeneración ambiental de esta zona debería contemplar y proponer soluciones al corte del Jable y la mejora paisajística de todo el frente de la vía y de la conexión al aeropuerto.

- g) El planeamiento insular y local debería prestar una atención específica al tratamiento paisajístico de las periferias urbanas, en especial de la ciudad capital de Arrecife y de las zonas turísticas estableciendo la previsión de reservas de suelo destinado al desarrollo de parques rústicos o periurbanos preferentemente en suelos agrícolas abandonados en dichos ámbitos.
- h) Con el fin de integrar el paisaje con el desarrollo urbano, el planeamiento municipal de las poblaciones implicadas se debería establecer el trazado básico y los criterios para la localización de corredores verdes a partir de la continuidad de los distintos espacios libres.
- i) El trazado básico y los criterios de desarrollo para posibles ámbitos que puedan actuar como corredores verdes en las ciudades y poblaciones se basará también en la defensa y conservación de las áreas naturales y rurales colindantes con el suelo urbano y urbanizable como los pequeños cauces y escorrentías, los espacios rurales colindantes, las áreas litorales y entornos periurbanos, que pongan en relación a la población con el paisaje, se favorezca el desarrollo de los ecosistemas y se refuerce los vínculos entre diversidad natural y cultural.

1.1. Puertos

En algunos accesos insulares (Puerto de Los Mármol, Naos) es muy perceptible el abandono de algunas parcelas encontrándose muchas veces en un alto estado de deterioro ambiental. También en estos lugares se plantean muchas dificultades de acceso debido a la inexistencia de aceras y caminos peatonales. Por todo ello se recomiendan las siguientes directrices:

- a) Control del estado de limpieza de las parcelas vacías, con la presencia de vehículos abandonados, estacionamiento desordenado de remolques, falta de cerramiento de parcelas. En todos estos casos será necesario la aplicación de ordenanzas, disciplina urbanística y el cumplimiento de sanciones a los propietarios.
- b) Por la mejora del paisaje de estos entornos será necesario mantener las parcelas vacías en buen estado de limpieza y provistas de cerramientos.
- c) Disponer de zonas peatonales y de aceras y arcenes en condiciones
- d) Disponer de mobiliario urbano, bancos, papeleras, farolas etc.

- e) Prohibir la publicidad y las discordancias cromáticas.
- f) Mantener condiciones de limpieza e higiene
- g) Evitar cerramientos indiscriminados de vistas al mar
- h) Mantener en buenas condiciones la limpieza, las fachadas y paramentos en edificaciones abandonadas.

2. ROTONDAS DE TRÁFICO

Tal y como se desprende del análisis previo, el número de rotondas ha ido creciendo a la par que el sistema viario. Al margen de su efectividad en la organización del tráfico, en estas directrices interesa centrarse en sus aspectos de aportación al paisaje de calidad. Su configuración en marco estricto circular, estimula o predispone a ser tratada de manera singular. Esto que en algunos casos puede tener un interés no siempre debería ser así. No todas las rotondas se deberían diseñar para albergar algún hito. Como recomendación se apuntan las siguientes directrices:

- a) En general las rotondas localizadas en lugares de grandes apertura panorámicas y extensos vacíos deberían diseñarse siguiendo criterios semejantes y en continuidad con el paisaje existente, con sus mismos materiales, vegetación si la hubiera y cromatismos habría que huir en estos casos de la tentación de convertir la rotonda en un hito.
- b) En rotondas localizadas en ámbitos periurbanos las rotondas podrían llevar en su interior el diseño de un jardín preferentemente resuelto con especies locales.
- c) En rotondas de acceso a poblaciones y núcleos urbanos cabría la posibilidad de integrar un hito de arte al menos inspirado en un cierto sincretismo esencialista o en cualquier caso que fuera un criterio artístico coordinado y aprobado por comisiones de expertos en la estética insular.
- d) La autorización para la instalación de elementos figurativos de cualquier naturaleza, cultural o conmemorativa, debería requerir de un informe previo del Cabildo a través en su caso de la comisión correspondiente.
- e) El arte en las rotondas debería estar gestionado y seleccionado a partir de comisiones técnicas de cultura y patrimonio de las administraciones en donde tengan cabida expertos locales y artistas reconocidos.
- f) No en todas las rotondas debería haber un elemento de arte, contrariamente estas deberían ser las mínimas.

3. CARRETERAS

En la construcción de nuevas vías la isla de Lanzarote como Reserva de la Biosfera debería dirigirse hacia la movilidad sostenible contribuyendo de ese modo a la protección

del medio ambiente, a la reducción del tráfico de vehículos, la presión de las flotas de vehículos de alquiler, a la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero y a la utilización de energías renovables en el sector del automóvil. A partir del análisis previo de este trabajo se ha verificado la tendencia creciente a la implantación de infraestructuras viarias y la también creciente tecnificación del paisaje asociado tanto por señalética, márgenes, puentes, rotondas y otras circunstancias indirectas como la instalación de estaciones de servicio.

3.1. Construcción de nuevas vías

Las carreteras de Lanzarote constituyen por sí mismas verdaderos miradores del paisaje, las amplias llanuras punteadas por volcanes, los grandes panoramas áridos, la facilidad de los recorridos y, en general, las cortas distancias facilitan mucho los recorridos en tiempos muy cortos. Por todo ello se hace necesario atender cuidadosamente el diseño de las vías en Lanzarote como la primera herramienta que posibilita el disfrute del paisaje de la isla. Las carreteras se proyectarán de acuerdo a las disposiciones de la Ley de Carreteras y su Reglamento y en aras a su buena inserción paisajística se deberían tener en cuenta además las siguientes directrices:

- a) La primera directriz sería la de evitar el crecimiento de más vías de circulación rodada en el ámbito insular. La actual red cumple sobradamente con las necesidades y requerimientos de desplazamiento, tanto de residentes como de turistas. No obstante se debería también regular y dimensionar el mercado de automóviles de alquiler y aumentar la frecuencia y número del transporte público.
- b) Si fuera necesaria la construcción de cualquier vía, se hace necesario valorar, la existencia de áreas significativas de paisajes por las que discurrirá con la detección de hitos referenciales como conos volcánicos, valores naturales, panoramas abiertos hacia el mar, fronteras o puntos de inflexión, procurando la menor afección de los valores previos de paisaje dando la mayor importancia a la experiencia visual que se genera durante el recorrido de las vías.
- c) Antes que al diseño longitudinal del viario se atenderá preferentemente a la componente narrativa del paisaje transversal, de los panoramas a los que la vía se abre.
- d) En la construcción de nuevas vías se deberá atender a la menor fragmentación de las fincas agrícolas y considerar evitar la fractura de sus geometrías. Determinar previamente si la implantación de la vía supone algún tipo de fragmentación territorial para intentar minimizar este efecto con la presentación de alternativas, variantes o soluciones de los tramos susceptibles de generar los mayores conflictos.

- e) En aquellas situaciones que requieran desmontes, cortes o taludes justificar la solución adoptada a partir del análisis de imágenes y previzualizaciones de posibles alternativas eligiendo aquellas que minimicen el impacto paisajístico del corte. Si requiriera la construcción de muros de contención serán siempre de mampostería.
- f) Será necesario establecer un control riguroso y medidas de integración temporal durante el periodo de ejecución de las obras, controlando la buena imagen de las mismas. Delimitando los terrenos a utilizar para situar escombreras o vertederos temporales en aquellas áreas más degradadas.
- g) Debido a la alta fragilidad de los suelos de la isla y a su componente de aridez en la construcción de nuevas vías será necesario llevar un control exhaustivo de los terrenos para el tránsito de maquinaria, plantas de hormigonado, asfaltado, parque de maquinaria y almacén de materiales con medidas de integración temporal de los mismos tanto durante los trabajos como los posteriores de recuperación paisajística una vez finalizados los mismos. Siempre que fuera posible se aprovechará como acceso la propia traza.
- h) Durante las obras de construcción de las carreteras y en los trabajos finales de terminación se tratará de dejar las bandas de borde en perfecta continuidad con el espacio natural atravesado, haciendo labores de limpieza y recogida de los restos que hayan podido llegar hasta ellos.
- i) Se deberá prestar especial atención y cuidado a las obras de remate y acabado de los márgenes de las vías en sus bordes longitudinales haciendo trabajos de entrelazado paisajístico con el territorio.

3.2. Vías actuales

El paseo por las vías de Lanzarote da una idea muy comprensiva del paisaje insular. Las carreteras en sus recorridos se convierten en una herramienta de gran potencia cinética de presentación de la enorme calidad del paisaje insular, por este motivo se debería cuidar tanto el entorno del paisaje atravesado y los amplios panoramas áridos a los que se abre como la construcción en sí de la propia vía.

- a) En algunas vías de Lanzarote, dada su alta fragilidad visual, se debería reconsiderar en la construcción de las vías el ir más allá de un mero planteamiento técnico. La seguridad de las vías no debería constituir un obstáculo para lograr un equilibrio entre seguridad de uso y el disfrute de la estética del paisaje implicado ya que, también la vía contribuye a construir o destruir el paisaje con sus distintas formalizaciones, componentes y materiales.
- b) Esta contradicción entre paisaje y seguridad se vuelve a veces un elemento a

reconsiderar por la emergencia de objetos excesivamente visibles, impactantes e inadecuados por sus tamaños o materiales como algunos radares en la carretera de Tinguatón o los hitos de arista en las carreteras de la Geria. Estas directrices aconsejan, en el caso que no fueran del todo necesarios, su completa desaparición. En caso contrario modificar los materiales con los que están contruidos y, sin menoscabo de la seguridad, buscar otros materiales más adecuados por su cromatismo y textura para su inserción estética en un paisaje tan singular.

- c) La isla de Lanzarote por sus esencias fuertes de paisaje volcánico, árido, y de gran apertura panorámica o por sus espectaculares paisajes culturales como los de La Geria demanda, -como podemos ver que se ha hecho en áreas protegidas de cumbre en Tenerife, La Palma o Gran Canaria con la incorporación de guardarrailes mixtos de madera y metal- una reflexión de los materiales con los que se construyen los elementos técnicos de las carreteras; sean elementos de borde, cajas de radares, elementos de soporte de reflectantes etc. por otros más adecuados a partir de elementos pétreos, o bien más sutiles y no masivos que sin menoscabo de la seguridad se integren con mayor acierto en el paisaje.
- d) La isla de Lanzarote demanda diseños particularizados, coherentes y homogéneos de los elementos y componentes técnicos de las vías, como guardarrailes, cajas de radares, señales de márgenes, pantallas antirruído, hitos de trama, iluminación y pequeño mobiliario complementario etc. atendiendo a criterios propios de materialidad, posición, cromatismo en razón de sus paisajes.

3.3. Márgenes y bordes en entornos áridos y naturales

- a) Dado el paisaje árido de Lanzarote, y sin menoscabo de la seguridad de la vía y siempre que fuera posible, especialmente en suelos muy llanos y de gran apertura panorámica, se tratará de realizar el contacto entre el suelo natural y el asfalto de la forma más simple posible, dando continuidad al paisaje exterior y sin resaltar visualmente ninguna banda de borde; en limpia transición.
- b) En vías que atraviesen zonas de malpaís se deberá trabajar con el máximo cuidado para evitar la fractura y disgregación de los bordes. En cualquier caso, se debería evitar cualquier apertura de vía sobre estos suelos tratando de buscar siempre alternativas.
- c) En suelos naturales muy áridos se evitará la plantación de ninguna especie vegetal en los márgenes de la carretera salvo aquellas especies que sean potencialmente propias y espontáneas del lugar, buscando preferentemente producir la continuidad natural del paisaje.
- d) También en estos suelos se evitará marcar los márgenes con ningún tipo de

tratamiento, material o textura. Esto significa hacer un corte de borde limpio y sin transiciones entre el suelo natural atravesado y la propia vía. En este sentido no se deberá hacer bandas de rofe, o tratamientos de terminación del suelo de forma diferente al del espacio natural atravesado.

- e) En aquellos casos que fuera necesario y, que por razones de seguridad se aconseje, se deberá determinar la necesidad de añadir algún material pétreo de la zona que pueda hacer labores de seguridad y de elementos disuasorios siempre que esta banda se disuelva en gradiente hacia el interior del espacio natural, como los buenos ejemplos de la vía de acceso al Parque Nacional de Timanfaya.
- f) Sólo en aquellos casos que por razones de seguridad, (pendientes, velocidad curvas peligrosas etc) fuera necesario, se podrán añadir elementos estándar de seguridad de carreteras, tratando de utilizar aquellos que por su material y conformación sean poco masivos y de mayor transparencia. En cualquier caso estos elementos de borde podrían también diseñarse ex-profeso para su correcta inserción en el particular paisaje de la isla.

3.4. Entornos periurbanos

En aquellos casos de márgenes de vía, cuando ésta atraviesa entornos periurbanos como algunos tramos de Arrecife-Tías-Mácher en la LZ-2, o la LZ-3 de circunvalación a Arrecife, Playa Honda, etc. sería aconsejable introducir en estas bandas un cierto espesor de transición que pueda albergar un tratamiento de paisaje intencionado que ayude a mejorar las condiciones del paisaje atravesado.

- a) El diseño de estas bandas exteriores puede significarse por sí mismo pudiendo albergar algún tipo de vegetación con tratamientos con flora autóctona o en su caso exótica en los márgenes de la carretera
- b) Sin poner en riesgo la seguridad de la vía en aquellas situaciones de paso entre áreas urbanizadas se debería vegetar con especies que estén en concordancia con el lugar, a poder ser endémicas. Cuando sea posible se podrán disponer especies arbóreas según criterios estratégicos de apertura y cierre del paisaje teniendo siempre en cuenta el tiempo de observación, encuadrando vistas y resaltando conos visuales y en otros casos produciendo cierres opacos de visión de zonas degradadas o abandonadas.
- c) Los materiales de las bandas deberían estar en concordancia cromática con el paisaje atravesado. Es muy notorio en algunos tramos de vías en Lanzarote la utilización de rofe rojo sobre un fondo de paisaje mucho más oscuro; Estas diferencias de materiales, textura y cromatismo resaltan en exceso la

construcción de la vía y no plantean ninguna relación con el paisaje. Por todo ello los materiales de las bandas exteriores, deberán ser de materiales similares en cromatismo al paisaje exterior que atraviesa sea picón negro o rojo o materiales térreos idénticos a los de su entorno y que produzcan algún efecto de mimesis o de identificación con el entorno.

3.5. Miradores

En la isla de Lanzarote existen miradores muy bien ubicados y formalizados, algunos de ellos realizados en su día por César Manrique como el Mirador de El Rio, que se abren a perspectivas sorprendentes y de gran belleza del paisaje insular. Sin embargo es llamativa la ausencia de pequeños miradores de características algo más modestas o cotidianas que reclamen su posición desde el propio entorno de las carreteras y que permitan el disfrute de panoramas e hitos menores aunque no carentes de interés paisajístico.

- a) El sistema viario podría albergar en su seno una red de miradores del paisaje que hagan compatible el tránsito cotidiano con el paseo turístico. Bastaría con pequeños ensanchamientos de la carretera en lugares señalados y mínimamente acondicionados para aumentar la valoración y el conocimiento del paisaje de las poblaciones isleñas y foráneas.
- b) Estos pequeños miradores evitarían, por otra parte, las interferencias entre diferentes tipos de tránsito, producirían espacios de parada y ayudarían a obtener una percepción más precisa de algunos ámbitos como en el interior de la LZ-30 en la Geria, en la LZ-203, en la zona de El Caletón Blanco y entorno de Órzola, LZ-201 en Guinate, la carretera LZ-10 de Los Valles, en la LZ-703 junto a las Salinas del Janubio y El Golfo y muchos otros puntos de interés. Estos miradores se sumarían a los actuales y al reacondicionamiento de miradores históricos como el de Haría.

3.6. Zonas congestionadas de vehículos

El tránsito de tráfico turístico en la isla provoca fuertes presiones, pero en algunas zonas muy concretas de la isla llegan a demandar criterios o soluciones para evitar su colapso como las que se producen a la entrada del Parque Nacional de Timanfaya que requiere un mantenimiento cuidadoso de sus áreas de entrada y estacionamiento, o el entorno directo de la localidad de Órzola en temporadas de verano debido al intenso tráfico de turistas hacia la isla de La Graciosa y que en épocas de gran saturación provocan, además de otras interferencias, un gran impacto sobre el paisaje.

Paisajes tan esenciales como el Parque Nacional de Timanfaya han sido pensados desde el cuidado exquisito de su entrada casi ritual y de las formas de ocultación de los estacionamiento de vehículos. Aunque existen medidas disuasorias como la reserva de horas, la compra online etc. en ocasiones llegan a estar muy saturados y congestionados. A pesar del éxito de las visitas guiadas y de la ruta de los volcanes en guaguas, la presión en las zonas de entrada y de estacionamientos de vehículos privados y de alquiler sobre el parque, llega a ser en temporadas muy alto produciendo impactos paisajísticos temporales debido al alto número de vehículos con su colorista y disruptiva presencia.

- a) Una posible solución sería la de limitar el número de visitantes diarios; otras menos drásticas las de eliminar el tráfico privado en la entrada y ubicar aparcamientos disuasorios más alejados del centro del Parque e iniciar sobre esas zonas las rutas en guaguas, que además podrían ser monocromáticas e idénticas. Otras medidas estarían en mejorar las estrategias de movilidad con la combinación de transporte público en origen y el incremento del uso de la bicicleta.

La localidad de Órzola se convierte en alguna temporada del año en un auténtico aparcamiento y lugar de paso. Esta presión sobre el lugar produce una grave distorsión de su paisaje y también con efectos directos en la presión poblacional subsiguiente sobre la isla de La Graciosa.

- b) El puerto de Órzola merecería un sistema de accesibilidad, de control de llegadas y salidas que se organice con antelación a través de reservas limitadas en número y consonancia con las capacidades reales tanto de aparcamiento como de número de turistas/día. Otras medidas estarían en mejorar las estrategias de movilidad con la combinación de transporte público interurbano en origen y el incremento del uso de la bicicleta.
- c) Como directriz general en este capítulo y en aras de mejorar el paisaje en lugares con gran presión de automóviles se debería incrementar o solucionar la conexión entre las ciudades turísticas y los centros de atracción del turismo como los CACT a partir de líneas frecuentes de transporte público y con paradas en las cercanías de estos centros y con la construcción de redes de vías ciclistas que minimicen el impacto de la motorización.

4. VÍAS CICLISTAS

Dadas las características geomorfológicas de la isla de Lanzarote la movilidad no motorizada es un factor en auge de gran importancia. Sin entrar en consideraciones técnicas de este tipo de vías se hace necesario añadir en estas directrices de paisaje

alguna consideración en relación con la convivencia de las vías ciclistas y el paisaje.

- a) En aquellos casos de coexistencia con tráfico rodado en vías de prioridad de ciclistas se debería considerar el impacto de la bicicleta y los riesgos que se asumen. Para ello se debería mantener un carril exclusivo para el uso de los ciclistas calibrando el ancho real de la vía y adaptando los arcones para el uso correcto de esta actividad y el desarrollo de medidas de seguridad propias para este uso.
- b) En vías exclusivas para ciclistas se deberá mantener, siempre que sea posible una traza paralela a las de las vías rodadas y tratar de no ampliar en exceso la superficie afectada en el total de las bandas de vía rodada y vía ciclista.
- c) En el caso de apertura de nuevas vías ciclistas se tratará de utilizar suelos con un cierto nivel de degradación antes que suelos potencialmente productivos o naturales de calidad.
- d) Siempre que sea posible sería conveniente como forma alternativa de disfrutar del paisaje, a la vez que disminuir la presión de tráfico de vehículos privados, hacer trabajos de continuidad peatonal y ciclista construyendo progresivamente una red completa insular en suelos de dominio público.
- e) Las vías ciclistas deberían estar provistas de mobiliario urbano, señalética, y pequeño equipamiento de auxilio y seguridad con un diseño homologado y común a todo el ámbito insular.

5. PISTAS

La accesibilidad en la isla de Lanzarote a su recorrido motorizado ha producido una creciente apertura de pistas en lugares no siempre adecuados. Es muy constatable la fragilidad de los suelos de la isla a este tipo de movilidad debido a sus suelos frágiles, áridos y desprovistos de vegetación.

- a) Debido a la extrema fragilidad de los suelos áridos y semiáridos de la isla y el impacto que produce sobre ellos el paso de vehículos incontrolados se prohíbe el paso de vehículos incontrolados por suelos naturales y rurales en donde este uso no está permitido.
- b) Se señalizarán y regularán de forma clara las pistas permitidas para el uso de circulación de vehículos de ciclo-turismo. Estas pistas deberán estar provistas de mobiliario, señalética y pequeño equipamiento de auxilio y seguridad con un diseño homogéneo y común a todo el ámbito insular.
- c) En el ámbito de dicha regulación se abordará la prohibición de la circulación de vehículos todo-terreno caravanas de jeeps, motos o similares en cualquier espacio natural de la isla y en el suelo rústico protegido.

- d) Se adoptarán medidas que limiten el crecimiento incontrolado del número de vehículos de alquiler todoterreno Quarks etc. con especial atención a evitar las alteraciones ambientales producidas y a su uso incorrecto.
- e) Se debería considerar el asfaltado o de otro tipo de revestimientos de la pista de entrada al Monumento Natural de los Ajaches y las playas de la punta de Papagayo, debido a la presión excesiva del tránsito de vehículos con levantamiento de polvo y materiales finos y el daño indirecto medioambiental que causa sobre los territorios aledaños.
- f) Se debería extremar, prohibir y sancionar el control en el paso de vehículos en la zona de Papagayo debido a la emergencia actual de pistas abiertas sin control y realizar un análisis crítico sobre aquellas que son verdaderamente necesarias. Este mismo criterio se debería llevar a muchos espacios agrícolas insulares en donde ha proliferado la apertura de pistas sin control.
- g) Será necesario la realización de un plan de restauración de espacios naturales degradados o suelos protegidos por el impacto de pistas abiertas con el uso descontrolado de vehículos no autorizados y proceder al borrado de huellas y a la aplicación de sanciones.
- h) La autorización de apertura de pistas con fines de acceso a explotaciones agrícolas se deberá realizar mediante el correspondiente proyecto técnico dando prioridad a los factores paisajísticos y medioambientales.
- i) El proyecto técnico para la autorización de nuevas pistas deberán incluir las secciones necesarias, descripción gráfica e infografías del estado final de los perfiles del terreno.
- j) Los proyectos técnicos deberán contemplar la posibilidad de generar procesos erosivos incorporando y justificando en el diseño aquellas estrategias que se ejecutarán para evitarlo.
- k) La autorización de pistas debe quedar supeditada a la mínima afección paisajística y reduciendo al mínimo indispensable los movimientos de tierras y desmontes, no permitiéndose en ningún caso desmontes o terraplenes superiores a 2 metros.
- l) Se recomienda utilizar materiales cromáticamente afines al material geológico existente, para las pistas rurales existentes y accesos legales no asfaltados.
- m) Se debería prohibir y aplicar un régimen de sanciones en la apertura de pistas ilegales atendiendo especialmente a pistas abiertas por vehículos como los Quarks que dejan su marca en territorios muy frágiles como los de Lanzarote.

6. SENDEROS

Las demandas del sector de eco-turismo son de mucho interés para disfrutar de la

práctica del senderismo y especialmente del paisaje insular a partir de la Red Oficial de Senderos y de la puesta a punto de sus requerimientos de seguridad y de integración al paisaje.

- a) Debido a su interés y bajo impacto se debería consolidar una Red oficial de Senderos en la isla con criterios de uso homogéneos y unificados para toda la isla que posibiliten el senderismo, las visitas guiadas y tours de eco-turismo.
- b) Se mantendrán en buenas condiciones de mantenimiento y buen uso los caminos tradicionales.
- c) La Red de senderos debería estar provista de un mobiliario urbano, señalética, pequeño equipamiento de apoyo, servicios auxiliares y seguridad y marquesinas con un diseño de imagen única y común a todo el ámbito insular.
- d) Debido a la creciente apertura de senderos, no todos ellos oficiales, se debería realizar un plan de optimización de la Red de senderos de Lanzarote con la eliminación y restauración de aquellos que no sean necesarios.
- e) La Red de senderos debería incluir pequeñas zonas de paradas y miradores debidamente habilitadas.
- f) La red de senderos se podría ampliar en continuidad en zonas del litoral, tal y como se viene haciendo hasta ahora. También deberían estar en continuidad las redes que afectan a suelos de turismo deportivo de alta calidad.
- g) Se estudiará la ejecución de accesos al litoral y al mar por el planeamiento local a través de proyectos de acondicionamiento.
- h) Algunas de las redes de senderos podrían habilitarse para turismo ecuestre en zonas norte de la isla.
- i) Para el acondicionamiento de senderos legales se deberá reducir al máximo la afección paisajística para ello se reducirá al mínimo indispensable los movimientos de tierras y desmontes, no permitiéndose en ningún caso desmontes o terraplenes superiores a 2 metros.
- j) Una vez finalizadas las obras de acondicionamiento de senderos no podrán quedar restos o acumulaciones de vertidos.
- k) La restauración o rehabilitación de senderos será autorizable si se llevan a cabo prioritariamente con medios manuales evitando cualquier impacto sobre el paisaje y su entorno.

7. ESTACIONES DE SERVICIO

En el análisis previo de este trabajo se ha detectado una muy alta presencia de estaciones de servicios en la isla, especialmente en los términos municipales de Tías, San Bartolomé y Arrecife. Haciendo evidente la falta de isotropía del territorio. Hay zonas

motorizadas ligadas a la costa este algo que se evidencia en la presencia de estaciones de servicio. Sin entrar en consideraciones de su posible desproporción en número y relación con la población residente, sí que es significativo para la existencia de un número elevado de estaciones de servicio tomar en consideración el número de vehículos y especialmente las flotas de vehículos de alquiler en un contexto de isla turística cuya apuesta va más allá de sol y playa o del clásico turista cautivo en el interior de resorts. Lanzarote casi en su globalidad es un modelo de isla turística con una componente alta de demanda a ser recorrida, transitada y visitada a través de la de los distintos atractivos naturales insulares o de la red de Centros de Arte y Turismo o de visita a lugares como el Parque Nacional de Timanfaya. Además la propia isla no plantea grandes dificultades orográficas para ser ampliamente explorada. La isla, casi en su globalidad se vuelve turística lo cual plantea en la actualidad la necesidad de dar soluciones alternativas y sostenibles del desplazamiento rodado en una isla Reserva de La Biosfera a partir de la utilización de energías renovables. La construcción y localización de las estaciones de servicio producen con sus volumetrías, cromatismos imágenes de marca un impacto de paisaje en su entorno inmediato y una cierta disonancia con el tipo de edificaciones de la isla.

7.1. Estaciones actuales

- a) El conjunto de estaciones de servicios produce un impacto paisajístico importante especialmente con la importación de estéticas globalizadas ajenas a las construcciones de la isla. En aras de su mejor inserción paisajística se deberían someter a un trabajo de adecuación cromática, disminución a dimensiones asequibles de sus carteles y diseños de la marca corporativa y acondicionamiento de su área directa de operaciones.
- b) Las estaciones de servicio deberían someterse a un trabajo de integración en el paisaje a partir del uso en sus paramentos del color blanco y la eliminación de colores estridentes en tamaños y dimensiones inadecuados y el redimensionamiento de la imagen de marca.
- c) La integración estética de las estaciones de servicio al paisaje pasa por el control de las volumetrías, formas, cromatismos y publicidad de marcas corporativas en su adecuación a una estética insular.
- d) Las estaciones de servicio deberían integrar en aquellos casos que sea posible áreas ajardinadas con vegetación preferentemente de flora autóctona.
- e) Las estaciones de servicio no deben ser soporte de grandes carteles de publicidad.
- f) El número de estaciones de servicios debería ser redimensionada para un uso eficiente de las mismas a la vez que alguna de ellas podían transformarse en

electrolineras o estaciones de carga para vehículos eléctricos.

- g) Conjuntamente con este redimensionamiento se deberán adoptar medidas que por una parte acoten el crecimiento incontrolado del número de vehículos de alquiler y por otra fomente el desarrollo de una red eficiente de transporte público.

7.2. Nuevas estaciones de servicio

En la regulación de las nuevas áreas de servicio se avanzan algunas recomendaciones para sus diseños e implantación en relación con la adaptación de los proyectos a las características particulares del paisaje insular. Deberían atender a los siguientes criterios generales:

- a) En la elección de ubicaciones destinadas a acoger estaciones de servicios procurar hacerlo en lugares de escaso valor paisajístico.
- b) Velar por su adecuada integración al lugar seleccionando para ello, seleccionar localizaciones que no signifiquen grandes movimientos de tierras o afecciones directas o indirectas a elementos singulares del paisaje y a sus panoramas especialmente en las volumetrías y cuidado de las gamas cromáticas a utilizar.
- c) Integrar la edificación a la estética insular.
- d) Minimizar el impacto de la marca corporativa hasta límites asumibles.
- e) En aquellos casos que fuera posible se debería reconsiderar los materiales de la edificación y el tipo de cubiertas a formas más simples y realizadas con materiales no reflectantes, brillantes ni pulidos.

B. ESTRUCTURA

Son muchas las variables las que componen la estructura de la isla, en primer lugar la propia red de movilidad, pero también el global de los distintos suelos, desde los protegidos, los rurales, los agrícolas y los urbanos. Todos ellos componen la estructura paisajística de la isla en muchos casos de gran valor. Estas directrices van dirigidas especialmente a lo que denomina el Convenio Europeo del Paisaje como “Paisajes Cotidianos”. Aquellos que sin tener un gran valor constituyen el paisaje doméstico de la mayor parte de las poblaciones insulares. Otro objetivo de este trabajo ha sido el de analizar las distorsiones que se han ido sucediendo desde hace unos años sobre la denominada Marca Lanzarote. Por estos motivos la mayor parte del trabajo se ha centrado no tanto en los paisajes valiosos de la isla como en aquellos otros menos valorados y por tanto más susceptibles de transformaciones a veces de gran calado.

1. PAISAJE NATURAL

La isla de Lanzarote goza de una gran protección en muchos de sus suelos naturales de

mayor valor. Debido a su protección y gestión específica en estas directrices, en general dirigidas al paisaje cotidiano, tan solo se apuntan algunas recomendaciones de carácter general sin entrar en más consideraciones al entender que su protección depende de muchos otros factores que escapan a este trabajo.

1.1. Volcanes

Los volcanes son los principales hitos naturales del paisaje insular con más de un centenar de agrupaciones de conos volcánicos.

- a) Los volcanes constituyen una parte esencial del paisaje identitario y de mayor relevancia en el ámbito insular, su protección en cada caso debe estar asegurada, a través de catálogos de protección en donde se especifique, los valores a proteger, y una regulación detallada y exhaustiva del régimen de usos.
- b) Se debería aplicar normas de disciplina, control y vigilancia con el objetivo de impedir la degradación de los suelos de volcanes por vertidos incontrolados o por movimientos de tierras sean de remoción, recogida o deposición de materiales así como cualquier transformación de sus perfiles.
- c) Los movimientos de tierras en laderas y cráteres de los volcanes por razones de explotación agrícola, evitarán las roturaciones en fuertes pendientes y prácticas susceptibles de generar procesos erosivos.
- d) Aquellos volcanes que hayan sido utilizados como canteras legales de extracción de rofe y cuya actividad haya cesado se debería proceder a una rehabilitación paisajística y creativa de las zonas afectadas.
- e) Se debería prohibir el paso de vehículos sobre las laderas de estos suelos y la apertura de pistas ilegales.
- f) Se debería prohibir el acceso incontrolado de visitantes y turistas y las excursiones organizadas que no se realicen sobre senderos autorizados.
- g) Se debería prohibir la salida de los senderistas de los caminos y senderos marcados o las subidas indiscriminadas a los conos volcánicos o bajadas a los cráteres.
- h) En las laderas y cráteres de los conos volcánicos se debería prohibir la plantación y el control de especies exóticas y foráneas.
- i) En las partes pendientes de las laderas de los volcanes y de los cráteres no se debería autorizar ningún tipo de construcción. En aquellos casos de volcanes con canteras y alto deterioro se podría considerar algún tipo de solución creativa de rehabilitación que en algún caso pudiera llevar edificación.
- j) Como criterio general las Instalaciones de antenas de telecomunicaciones que necesariamente han de situarse en los conos volcánicos se deberá determinar

su ubicación con criterios paisajísticos y de visibilidad en relación con la longitud y la amplitud visual. La localización se realizará desde el planeamiento insular determinándose los conos volcánicos que pueden quedar afectados por este tipo de infraestructuras prohibiéndose en todos los demás.

1.2. Paisajes naturales de coladas y malpaíses.

- a) Por su fragilidad se debería prohibir el paseo sobre suelos de malpaís y de rofe para evitar la permanencia de las huellas.
- b) Se debería prohibir y someter a régimen de sanciones la alteración de la morfología de los suelos naturales y especialmente la acumulación de minerales y piedras en columnas o la formación de palabras y figuras.
- c) Se debería aplicar normas de disciplina, control y vigilancia con el objetivo de impedir la degradación de los suelos naturales de coladas y malpaíses por vertidos incontrolados o por movimientos de materiales sean de remoción, extracción, recogida o deposición de materiales.
- d) Sobre estos suelos se debería extremar el control de especies exóticas y alóctonas invasoras.
Se debería proceder al borrado de huellas de vehículos, personas y animales en zonas de piroclastos valiosos.

1.3. Actividades extractivas

- a) Se debería prohibir las actividades extractivas en localizaciones expuestas al impacto visual o en las cercanías de ubicaciones de estancia de observadores o de vías de paso de mayor concurrencia.
- b) En canteras autorizadas y sobre las visuales más abiertas y con el objetivo de minimizar su impacto se deberían situar apantallamientos en forma de laderas artificiales.
- c) La restauración de canteras y la restauración de impactos siempre deberían ir acompañados de un proyecto de restauración debidamente autorizado.
- d) En los suelos protegidos se deberá prohibir la recolección de rocas volcánicas, panes de olivinos y demás materiales para evitar el expolio y el destrozo de estos suelos.
- e) Se requiere de un mayor control y aplicación de sanciones en la apertura de canteras ilegales para evitar la degradación de volcanes jóvenes como la Montaña del Cuervo.
- f) Se estudiará la potencialidad de la recuperación creativa de canteras, tanto por la

restauración de sus perfiles como por su posible reconversión de uso.

- g) Se deberá llevar un exhaustivo control de las molestias e impactos ocasionados por las actividades extractivas en su entorno próximo.
- h) En canteras autorizadas y sobre las visuales más abiertas y con el objetivo de minimizar su impacto se deberían situar apantallamientos en forma de laderas artificiales.
- i) Se debería prohibir y establecer un régimen de sanciones en las extracciones de áridos ilegales como en el Jable afectado por la Red Natura.
- j) Con objeto de regular las extracciones para los enarenados se debería controlar el origen de las piedras comprobando la legalidad de las canteras.
- k) Entre las determinaciones de los planes de restauración de áreas extractivas y para las autorizaciones y declaraciones de impactos será también necesario adoptar medidas para las áreas adyacentes o colindantes que pudieran quedar afectadas de forma indirecta por la actividad con el objetivo de lograr su integración al paisaje circundante. En consecuencia el promotor de una actividad extractiva deberá acreditar la titularidad de derechos objetivos sobre dichas áreas.

2. PAISAJE RURAL

Los suelos rurales han sido trabajados históricamente con gran esfuerzo a partir de una intensa y resiliente geometría asociada a la protección del viento, a la obtención de recursos hídricos y al mar. El paisaje rural es el resultado de la simbiosis entre la cultura y la respuesta sobria e inteligente a la naturaleza. La caída y abandono en los últimos años de la actividad agrícola desequilibran factores esenciales del paisaje rural con la pérdida de usos tradicionales y el incremento de la expresión urbana en el territorio con la aparición creciente de edificaciones en dispersión por el territorio.

Una característica singular de los paisajes rurales de Lanzarote lo constituye sus ricas y complejas geometrías en los tejidos agrícolas tanto en las Vegas como en La Geria o el Jable y en general en una gran y extensa superficie de la isla que por sí misma constituye una de los más valiosos elementos del paisaje insular. La isla está construida a partir de una piel geométrica que cubre una buena parte de la superficie insular.

2.1. La protección agropecuaria

- a) Se debería proteger el mantenimiento de las trazas y los mosaicos tradicionales como elementos de primer orden en la recualificación de los paisajes rurales de la isla.
- b) Los organismos públicos adoptarán en su gestión medidas para el mantenimiento

de la actividad agraria, necesaria para la conservación del carácter y paisaje de la isla. Dentro de esta línea, el Cabildo promoverá un Estudio de Desarrollo Agropecuario de la isla, que incluirá programas de actuación.

- c) El planeamiento urbanístico municipal considerará el valor paisajístico de cercas, vallados, cerramientos, lindes, estructura de parcelas, etc. estableciendo, en su caso, las normas de protección necesarias para garantizar su armonía con el paisaje.
- d) Se debería fomentar la relación entre explotación rural de calidad y competitiva asociada a la idea de paisaje como negocio.
- e) Se debería proteger la importancia del patrimonio etnográfico asociado a la producción agrícola de la isla y la necesidad de ponerlo en valor.
- f) Se detectan muchos suelos de cultivos y huertas abandonadas con el correspondiente desmoronamiento del paisaje que demandan la necesidad por parte de las administraciones de estimular por medio de incentivos la puesta en marcha de políticas dirigidas al fomento de los cultivos y explotaciones agrarias.
- g) Se verifica la pérdida de la actividad agrícola y el abandono de los cultivos en las laderas en la zona de Haría, dando lugar a un paisaje abandonado y algo deteriorado y la necesidad de su puesta en valor como paisaje etnográfico de gran interés.
- h) El Cabildo ejecutará un programa de tratamiento a largo plazo de las zonas agrícolas abandonadas, consistente en favorecer e introducir paulatinamente especies autóctonas como la tabaiba para evitar la pérdida de suelo, la erosión, la destrucción de los paisajes aterrazados, su deterioro paisajístico y visual y mejorar al mismo tiempo, el recubrimiento vegetal de la isla.
- i) Esta misma técnica es aplicable a cualquier otro suelo con tiempos altos de abandono agrícola.
- j) En los casos que fuera posible, y previa delimitación por las administraciones públicas de aquellos suelos carentes de interés productivo o de paisaje se reclama la necesidad de tener una mayor permisibilidad con sus recursos en la reutilización de las piedras de los cultivos abancalados para reutilizarlos en recursos semejantes frente al uso indiscriminado de gomas, pales, etc.
- k) Las parcelas agrícolas sin producción deberían mantener en todo momento a ciertos cuidados que eviten el deterioro paisajístico y la pérdida de suelo por erosión, se debería estimular e incentivar la limpieza de estos suelos y su cubrición con materiales de enarenados.
- l) Debido al aumento de la edificación en dispersión por el territorio de algunas áreas de la isla de Lanzarote se debería controlar desde los distintos instrumentos de

planeamiento el crecimiento urbano de estos suelos y su codificación antrópica.

- m) Las parcelas agrícolas, estén o no en producción siempre que sea posible, deberían admitirse los movimientos de tierras de sorribas y enarenados.

2.2. Materiales de desecho y residuos

En los suelos rurales se debería prohibir expresamente:

- a) Depositar o verter residuos en zonas no autorizadas en caso contrario se estará a los efectos de las sanciones correspondientes.
- b) El abandono de los restos, plásticos, protecciones de las explotaciones agrícolas una vez haya cesado la explotación temporal de los mismos.
- c) Los vertidos agrícolas difusos en el entorno de las explotaciones agropecuarias y sancionar la necesaria regeneración del suelo impactado.
- d) El uso de materiales de desecho en los cerramientos de fincas, tanto rurales como urbanas, y en las instalaciones agropecuarias.
- e) La utilización de materiales no acordes con la calidad del paisaje como neumáticos, botellas de plástico, garrafas, pales, bloques de hormigón vibrado entre otros.
- f) La utilización de cajas de frutas en el jable.

2.3. Cerramientos y vallados

En los suelos rurales se debería prohibir:

- a) Los muros de bloques de hormigón sin enfoscar ni tratar.
- b) Los cambios de muros de piedra por bloques de hormigón vibrado.
- c) La sustitución de muretes de cultivos hechos con elementos artificiales por piedra del lugar, como forma de recuperar los paisajes afectados por esa práctica.
- d) Los cerramientos en precario contruidos de forma improvisada con distintos tipos de materiales de desecho.
- e) Los vallados que presenten alguna de sus caras sin terminar o los vallados de telas metálicas.

2.4. Protección del suelo rústico

Los Planes Generales de Ordenación deberían clasificar y categorizar los paisajes agroclturales de mayor interés paisajístico como Suelo Rústico de Protección Paisajística, promoviendo en ellos acciones que tengan por objeto la ordenación, protección y gestión de todos sus elementos patrimoniales, culturales y etnográficos. Una característica singular de los paisajes agrícolas de Lanzarote lo constituye sus ricas y complejas geometrías en los tejidos agrícolas tanto en las vegas como en La Geria o el Jable y en general en una gran y extensa superficie de la isla que por sí misma constituye una de los más valiosos elementos del paisaje insular por todo ello se

recomienda la protección y gestión de estos suelos con los siguientes objetivos básicos:

- a) El desarrollo de estrategias dirigidas a la puesta en valor de los recursos históricos y el inventario de hitos. El planeamiento general debería elaborar un catálogo de los hitos del paisaje local como conos volcánicos, malpaises, roques, riscos, líneas de horizonte, panoramas valiosos, enclaves de interés, fachadas urbanas y marítimas, monumentos inmuebles, zonas arboladas, etc. estableciendo medidas protectoras precisas para cada uno de ellos que garanticen su integración en la ordenación del paisaje.
- b) Se velará especialmente por el mantenimiento de las trazas tradicionales y sus geometrías como elementos de primer orden en la recualificación de los paisajes rurales.
- c) Se evitará cualquier alteración que pueda degradar la calidad visual y elementos característicos de los suelos de protección del paisaje.
- d) El reconocimiento y recuperación de los diferentes elementos que componen el sistema histórico y cultural del agua.
- e) La protección del paisaje agrícola o rústico no debe ser incompatible a su uso para actividades de ocio dirigidas al fomento del paisaje.
- f) En algunos paisajes agrícolas destacados y de gran calidad de paisaje que gozan de las protecciones más elevadas como los ejemplos de La Geria se requiere poner en marcha algún tipo de ayuda dada las dificultades de producción y mecanización para ello se pondría en marcha El Contrato de Paisaje con los contenidos que se incluyen en el punto N° 4.3 del capítulo 4 sobre Instrumentos del presente documento. El objetivo sería el de evitar la mutación y transformación de sus geometrías.
- g) Los Contratos de Paisaje realizados en estos ámbitos de gran valor paisajístico deben velar por evitar la transformación de la misma y la pérdida de sus geometrías históricas debido a su mecanización y a la crisis de la agricultura tradicional y de sus formas tradicionales, provocando en muchos casos “pérdida de paisaje”.
- h) En la zona de La Geria sería recomendable la construcción de cuartos de aperos subterráneos y evitar o prohibir la construcción de los mismos en superficie.
- i) En la zona de La Geria y en general en suelos rústicos de protección se recomienda propiciar y formalizar pequeños miradores escénicos.
- j) El planeamiento General podrá determinar áreas de protección agraria y sus determinaciones de carácter general atendiendo entre otros criterios a sus valores paisajísticos, ambientales, etnográficos o culturales aunque la explotación rural hubiera cesado en su actividad. La protección de estas áreas podrían estar reguladas por Contratos de Paisaje con los contenidos expuestos en incluyen en

el punto N° 4.3 del capítulo 4 sobre Instrumentos del presente documento.

- k) Del mismo modo se debería primar a través del instrumento del Contrato del Paisaje el desarrollo de formas de cultivo tradicional de interés paisajístico asociados a paisajes culturales de muy alto valor como zonas de bancales y murales de piedra, cultivos enarenados, y gavias entre otras, y en general aquellas acciones que mantengan las estructuras históricas a la vez que eviten la erosión de los suelos.
- l) El mismo tratamiento de protección del paisaje rural en suelos sin producción se podrían poner en marcha programas y conceder incentivos de mejor del paisaje como el del Contrato del Paisaje dirigidos a la puesta en valor de tierras roturadas y no cultivadas.
- m) En suelos de abandono agrícola se debería fomentar e incentivar la producción agrícola biológica asociada a la soberanía alimentaria y consumo de productos kilómetro cero.
- n) También se considerará la subvención de la piedra natural para la reconstrucción y realización de muros con fines agrícolas.

2.5. Salinas abandonadas

- a) Debido a su alto valor paisajístico y etnográfico se debería promover la rehabilitación de las salinas abandonadas, a fin de dotarlas de algún tipo de uso que mantenga, en la medida de lo posible, su estructura primitiva.
- b) Las salinas abandonadas o en trance de serlo, deberán destinarse prioritariamente a usos educativos, recreativos, pequeños jardines o áreas de recuperación de hábitats y aves. Los proyectos correspondientes deberán ser autorizados y supervisados por el Cabildo y sometidos en todo caso a la firma de un Contrato de Paisaje.

3. ESTRUCTURA URBANA

Uno de los rasgos de paisaje más significativos de muchas de las ciudades de interior de la isla de Lanzarote como Haría, Yaiza, Teguise, y en algún caso San Bartolomé y Tías lo constituye su alta porosidad de vacíos y llenos y su baja densidad de suelo ocupado. Estos vacíos se mueven en el entorno del 85% de la superficie total de algunas poblaciones. Esta es una característica que configura un paisaje urbano muy particular abierto y bien integrado con el entorno, normalmente agrícola, que rodea estas poblaciones. Esta característica del paisaje probablemente tiene su origen en la alta convivencia con los suelos agrícolas. En la actualidad este tipo de villas porosas conforma uno de los paisajes urbanos más singulares de la isla.

3.1. Estructura urbana.

Los Ayuntamientos redactarán ordenanzas específicas que garanticen la calidad de paisaje de la ciudad y los usos del paisaje relacionados con las edificaciones, los espacios públicos, la publicidad en los espacios públicos y privados, las zonas verdes y espacios libres atendiendo a las siguientes recomendaciones:

- a) La catalogación, protección, mantenimiento y mejora de los valores intrínsecos del paisaje urbano y de la imagen de la ciudad.
- b) La protección, conservación, valoración, restauración, crecimiento, difusión y fomento de los valores históricos, artísticos, arqueológicos, típicos o tradicionales del patrimonio arquitectónico de la ciudad y de sus elementos de paisaje natural y urbano de interés.
- c) El soporte e impulso del uso ordenado y racional del paisaje urbano como instrumento decisivo para la conservación del entorno.
- d) La protección específica de los elementos fundamentales del paisaje urbano.
- e) Especialmente en zonas de litoral o en núcleos en situación de riesgo se debería delimitar zonas de protección del paisaje como barrancos y áreas litorales dirigidas al control de catástrofes naturales y a la mitigación del cambio climático.
- f) En algunas ciudades y poblaciones de litoral como Arrieta se debería estudiar la fachada urbana marítima con el objeto de favorecer la accesibilidad pública al mar a la vez que construir en el espacio urbano de borde una fachada de paseo público.
- g) En la estructura urbana y los nuevos crecimientos sería recomendable conseguir una buena adecuación topográfica, del perfil edificado y del tratamiento del parcelario y red de accesos existentes en cada núcleo.
- h) En algunas intervenciones en los cascos urbanos se debería argumentar la defensa de la construcción de la “actualidad” en los centros históricos desde parámetros de diálogo positivo de soluciones de arquitectura contemporánea de calidad capaces de crear complicidades con las edificaciones históricas o con su paisaje urbano. Este tipo de intervenciones debería estar sometida a la autorización por comisiones de calidad arquitectónica.
- i) En algunos casos se deberían emplear normas de disciplina urbanística para la demolición de construcciones ilegales.
- j) La estructura urbana de los nuevos crecimientos se debería estudiar desde la preservación de los valores naturales y de los elementos característicos del paisaje agrícola preexistente, como forma de aprovechar sus cualidades como geometrías, trazas, hitos de valor patrimonial, como elementos activos del nuevo paisaje y como recurso cultural y etnográfico para la mejor defensa de la identidad

territorial frente a procesos desligados del contexto geográfico, natural, histórico y cultural

- k) Se debería evitar el consumo indiscriminado de suelo en las periferias de las ciudades con la construcción de edificaciones aisladas o urbanizaciones de edificación residencial de baja densidad para dar prioridad a la renovación urbana de las ciudades consolidadas y en todo caso al aumento de sus densidades.
- l) Como recurso paisajístico y patrimonial en muchas de las ciudades se debería catalogar aquellas estructuras históricas agropecuarias muros, gavias, bancales, lagares, molinos etc. de gran valor cultural y de paisaje en donde se señale el valor del bien y su grado permitido de transformabilidad.

3.2. Suelos vacíos

- a) Los suelos y parcelas sin edificar ni cultivar en el interior de las poblaciones de la isla deberían mantenerse en buenas condiciones de limpieza, estética, dignidad y decoro con una cubrición completa del suelo con enarenados.
- b) No se debería permitir depositar o verter residuos en el interior de los suelos y parcelas vacías.
- c) En los suelos urbanizables se velará en su ordenación por la integración entre el medio rural y el urbano, atendiendo a las trazas agro culturales, caminos, construcciones y geometrías históricas existentes en el lugar como posibles elementos a reinterpretar en el nuevo diseño.

C. ESPACIOS LIBRES.

El paisaje de la isla de Lanzarote destaca por sus amplios panoramas abiertos sus formaciones geológicas y volcánicas, la escasa altitud, su clima subtropical de pocas precipitaciones y sus ricos endemismos. Una de las cualidades del paisaje de Lanzarote lo constituye sus perspectivas abiertas en donde destacan en la lejanía los ajardinamientos de algunas parcelas agrícolas y de algunos frentes urbanos. Es muy llamativo la belleza del recorte en el panorama de las palmeras en la lejanía, o de otras especies arbóreas como las araucarias. Se convierten a esa escala en hitos muy llamativos de un extenso paisaje árido con una cierta densidad de pequeñas especies arbustivas pero muy pocas arbóreas. En el interior de las ciudades, también es muy significativo los ajardinamientos producidos con muy escasas especies y grandes superficies vacías solamente cubiertas con picón. Esta característica del paisaje se debería mantener sin aumentar ni densificar significativamente la plantación de especies arbóreas. Esta es una singularidad de muchos ajardinamientos en la isla que producen una estética mínima y sobria de gran calidad y originalidad.

1. ESPACIO RURAL

1.1. Ajardinamiento de parcelas rurales

- a) Las parcelas vinculadas a explotaciones agrícolas y con edificaciones en su interior no necesariamente deberían estar ajardinadas, en su caso bastaría un mantenimiento en condiciones del terreno con enarenados.
- b) En el caso de mantener los espacios ajardinados deberían estar plantados con especies propias del lugar adaptadas a las condiciones de clima y humedad. En caso de introducir arbolado sería recomendable la plantación de *Phoenix canariensis* debido a su vinculación con el paisaje insular.
- c) En el caso de existencia en el interior de la parcela de algún árbol de gran porte no se debería permitir su tala salvo por razones de longevidad y/o enfermedad en cuya caso se debería sustituir por otro ejemplar de la misma especie.
- d) En algunas terrazas de suelos agrícolas abandonados se debería fomentar e inducir la repoblación a partir de las especies potenciales del lugar con el objetivo de evitar la erosión y la pérdida de un recurso paisajístico valioso.

2. ESPACIO URBANO.

2.1. Ajardinamientos. Generalidades.

- a) Los espacios ajardinados deberían ser plantados preferentemente con especies propias del lugar adaptadas a las condiciones de clima y humedad.
- b) Se debería utilizar siempre sustratos materiales como el picón para dar mayor calidad a la base de los ajardinamientos. Evitar el uso de callados blancos o materiales pétreos o marmóreos ajenos a la isla.
- c) En las viviendas unifamiliares o edificaciones con superficie libre de parcela debería ajardinarse parte de la misma con especies arbustivas y algunas especies arbóreas de gran porte.
- d) Los espacios libres de protección, como bandas de seguridad de calles y carreteras, protección de escorrentías, parterres en las aceras etc. deberían quedar ajardinados con especies locales de bajo mantenimiento.

2.2. Redes de espacios libres públicos

- a) Se debería velar por la consecución de una ciudad más accesible para el peatón, rediseñando mediante Planes Especiales, espacios urbanos que se caractericen por la presencia de redes peatonales, ciclopistas y redes verdes con vegetación que recorran la ciudad e integren sus diversos barrios o sectores.
- b) En los parques urbanos y paseos marítimos se debería aumentar las superficies de sombra con la plantación de algunas especies arbóreas y la introducción de

- pérgolas para enredaderas.
- c) Sería necesario acometer la definición de sistemas de espacios libres y peatonales en continuidad, a partir de los espacios libres existentes, como forma de integrar las cualidades de la geografía al paisaje urbano, aumentar la densidad de las plantaciones vegetales y mejorar las condiciones ambientales urbanas.
 - d) En la ordenación urbanística de las periferias urbanas y nuevos crecimientos se debería velar por la conectividad funcional y cualitativa del paisaje, destinando suficiente suelo para la formación de corredores de paisaje en conexión con los senderos de los espacios rurales.
 - e) En la regulación de los espacios públicos y muy especialmente de todos los tipos de viario, se debería cuidar sus perspectivas paisajísticas; la dimensión de las aceras necesarias al desplazamiento peatonal y con ancho suficiente para albergar arbolado; y también la inclusión de vías peatonales provistas de ajardinamiento y plantación adecuada.
 - f) Se debería aumentar en algunas ciudades como Haría y Yaiza el porcentaje de vías peatonales, pequeñas plazas de encuentro y rotonales eliminando parte de las vías rodadas, especialmente eliminar el tráfico de paso y de guaguas de turistas por el centro de la ciudad.

2.3. Especies vegetales

- a) Utilizar preferentemente en los ajardinamientos urbanos especies autóctonas bien aclimatadas a la isla y de bajos requerimientos hídricos.
- b) Proteger las áreas de tabaibales especialmente la *Euphorbia balsamifera* y en general utilizar esta especie en muchos de los ajardinamientos del piso basal.
- c) Utilizar especies canarias bien adaptadas a Lanzarote y con gran capacidad de expresión ornamental como el tajinaste (*Echium decaisnei*), el cornical (*Periploca laevigata*) el romero marino (*Campylanthus salsoloides*), la Tojia (*Asteriscus intermedius*) la Tederia (*Bituminaria bituminosa*) el Mato risco (*Lavandula Pinnata*) la Coronilla (*Coronilla viminalis*)
- d) Utilizar preferentemente la palmera canaria (*Phoenix canariensis*) en ajardinamientos que requieran especies de cierto porte y otras especies canarias como el drago (*Dracaena draco*).
- e) Utilizar otras especies arbóreas exóticas de gran tradición en la isla como las Araucarias y laureles en espacios muy puntuales para requerimientos de sombra.
- f) Se debería llevar una política de eliminación de especies alóctonas invasoras como el *Pennisetum setaceum* por su capacidad de desplazamiento de las especies autóctonas y de alteración del equilibrio ecológico.

- g) Las bases y sustratos de los ajardinamientos deberían ser siempre de materiales como el picón evitando el uso de tapizantes como el césped.
- h) Los jardines deberían servir como medio de información sobre la vegetación insular con la inclusión en los jardines de carteles identificativos con información de las características de las especies.

2.4. Vegetación y catálogo de especies singulares

Con el fin de reconocer el patrimonio de vegetales singulares y con el objetivo de establecer medidas para su preservación se debería aprobar por los Ayuntamientos y mantener actualizado un catálogo con el inventario de ejemplares singulares existentes en cada municipio con el objetivo de:

- a) Obtener una información real de ejemplares de especies arbóreas y arbustivas autóctonas o exóticas de gran valor patrimonial y paisajístico.
- b) Establecer criterios para la aplicación de medidas de mantenimiento, conservación, protección, restauración para la pervivencia de los ejemplares singulares.
- c) Establecer criterios para delimitar áreas de limpieza, protección y prevención de enfermedades y plagas.
- d) Establecer normas de protección para los ejemplares arbóreos autóctonos o exóticos de gran porte y edad.
- e) Evitar que en la concesión de licencias y solicitud de obras se afecte a ejemplares catalogados.
- f) Si la catalogación de un ejemplar o conjunto de ejemplares diese lugar al establecimiento de limitaciones singulares a la propiedad, debería estudiarse la posibilidad de indemnización en una medida equivalente a los perjuicios ocasionados.

2.5. Mobiliario urbano

- a) La sobriedad, la baja disparidad morfológica y de variedad de materiales debería ser la pauta para el diseño de mobiliario urbano en los espacios libres urbanos insulares.
- b) Los diseños de mobiliario urbano de bancos, alcorques, papeleras, etc., en las ciudades y urbanizaciones turísticas deberían responder a criterios de conjuntos coherentes y análogos que identifiquen claramente al paisaje insular.
- c) El mismo criterio de sobriedad y coherencia en el diseño debería aplicarse a todas las paradas de transporte público en las carreteras insulares.
- d) El mobiliario urbano debería integrarse en el paisaje urbano de forma natural sin estridencias ni con formas complicadas.

D. ARQUITECTURA.

Hay muchos lugares en el mundo con arquitectura blanca pero pocos donde ese contraste sea tan eficaz como el de la isla de Lanzarote. Es una elección estética muy acertada en una isla de componentes terroso de carácter volcánico de cromatismo muy oscuro. Cambiar este criterio sería un error, banalizaría una idea que en pocos sitios puede funcionar tan bien como en Lanzarote, este hallazgo no debe perderse, incluso debería acentuarse. Modificar este criterio ya muy asumido por la población haría perder identidad y adquiriría una imagen global idéntica a la de cualquier otro contexto.

1. SUELO RÚSTICO

En las poblaciones agrícolas las edificaciones aisladas conviven con los suelos agrícolas, en ellas se encuentran muchos de los rasgos tradicionales de la arquitectura insular, como las volumetrías cúbicas y blancas de paramentos limpios en donde se insertan las ventanas de huecos reducidos con cromatismos verde o azul. Los techos planos o con la inclusión de alguna cubierta también enfoscada en blanco. Algunos elementos también se significan como las chimeneas tradicionales o los arcos de las entradas a las parcelas con una configuración muy particular. Es en general una arquitectura sobria y sencilla que responde con mucha eficacia a las condiciones de clima y configura un paisaje propio y característico

1.1. Fachadas de asentamientos rurales.

- a) Con carácter general las fachadas serán enfoscadas y pintadas en blanco pudiendo incorporar piedra natural.
- b) En caso de poblaciones en asentamientos rurales la estética exterior de las edificaciones será similar al del conjunto ambiental del asentamiento, en sus cromatismos y materiales de fachada, carpinterías, volumetrías y morfologías.
- c) Sólo se deberían permitir aplacados en piedra natural con materiales propios del entorno siempre y cuando no incorporen ningún tipo de tratamiento de pulimento o añadido en superficie que modifique su apariencia o texturas naturales.
- d) Los acabados en aplacado de piedra podrán ser planos completos y superficies regulares evitando hacer figuras y dibujos o despieces ajenos a la estética tradicional.
- e) Los acabados de todos los elementos de las edificaciones deberían tener el mismo nivel de terminación y calidad en aquellos elementos que pueden acompañar a la edificación como volumetrías salientes, porches etc.
- f) No se debería permitir el uso de otros materiales a los aquí expresados. Especialmente plaquetas de gresite, ladrillos, azulejos y demás aplacados ajenos

a las fachadas tradicionales de la isla.

- g) No se debería permitir el uso de balaustradas ni de conformaciones siguiendo órdenes clásicos.
- h) Las cubiertas inclinadas deberán estar pintadas o enfoscadas siempre en blanco sin añadir tejas, pizarra, o materiales similares.
- i) Las medianeras deberán estar siempre tratadas enfoscadas y pintadas en blanco o tratadas en piedra. No se debería permitir ninguna medianera ni ninguna edificación sin todos sus paramentos tratados, enfoscados o pintados.
- j) La carpintería exterior podrá ser de madera u otros materiales en los cromatismos acordes con el resto de las edificaciones del entorno.
- k) Las antenas deberán situarse en cubierta de las edificaciones rurales garantizando la mínima o menor visibilidad desde el exterior.
- l) En el caso de edificaciones protegidas por catálogo o pertenecientes a Patrimonio Histórico las antenas en ningún caso podrán perjudicar su imagen y deberían ocupar una posición lo más discreta posible.

1.2. Cerramientos de parcelas rurales

- a) Los vallados de fincas requerirán autorización para su construcción.
- b) En los cerramientos de parcela los muros opacos y ciegos no deben en ningún caso superar en los linderos de defensa a los vientos dominantes una altura de 1,50 m ni inferior a 0,50 metros. El resto de linderos no debería superar un metro de altura. En cualquier caso las ordenanzas deberían justificar las limitaciones de altura de los muros en cada caso en función de su posible afección al paisaje.
- c) Los cerramientos de las parcelas no opacos en linderos que deben resistir los vientos dominantes no deben ser superiores a 2,20 metros ni inferiores a 0,50 metros. En cualquier caso las ordenanzas deberían justificar las limitaciones de altura de los muros en cada caso en función de su posible afección al paisaje.
- d) Los muros opacos deberán ser preferentemente de piedra seca y rematados en pintura o enfoscado en blanco.
- e) Se debería prohibir los cerramientos con mallazos de cañas, mallas electrosoldadas y elementos similares.
- f) Se deberían prohibir las balaustradas tanto en cerramiento como en los salientes de las edificaciones.
- g) Se debería incentivar el mantenimiento de los muretes que organizan los espacios agrícolas y sus producciones por el enorme valor paisajístico que tienen en el dibujo geométrico del espacio rural en una buena parte de la isla.

1.3. Edificaciones en suelo rústico productivo

- a) Se debería evitar la colonización turística de los suelos productivos y su reconversión en alquiler vacacional
- b) Se debería prohibir las construcciones fraudulentas y/o la transformación fraudulenta en viviendas de los cuartos de aperos
- c) La conservación del hábitat rural hace totalmente rechazable su reconversión formal en promociones edificatorias y turísticas por lo que tiene de desarraigo de la fisonomía tradicional del hábitat.
- d) En la solicitud de licencias urbanísticas para los proyectos de explotación agropecuaria que implique la construcción de edificaciones se deberá requerir memoria completa sobre su integración paisajística e infografías del resultado final.
- e) Se debería evitar las construcciones en suelo rústico que no tengan que ver con la naturaleza de este tipo de suelos y demás construcciones especialmente de viviendas de primera o segunda residencia en difusión por el territorio que consumen suelo agrícola y no aparecen vinculadas a ningún tipo de explotación rural, para ella se propone establecer un canon que grave dichas construcciones y que tenga como objetivo dotar un fondo dirigido a la mejora del paisaje rural.

2. SUELO URBANO

La Arquitectura de Lanzarote adquiere también una presencia muy característica en muchas de las ciudades y poblaciones del interior. Sin renunciar a su sobriedad en muchos casos estas arquitecturas urbanas adquieren en su morfología una nobleza especial con el aporte de las piedras en la base, mayores dimensiones de huecos y los materiales interiores y las tipologías de patios. La evolución de estas arquitecturas, ha sido progresiva hacia concepciones más contemporáneas, con la aparición de materiales más duraderos en los paramentos exteriores o la apertura más generosa de los huecos. Estas transformaciones se tienen en cuenta en estas directrices con el objetivo de conciliar una tradición histórica con unas modificaciones, que sin salir de una línea estilística propia y reconocible, puedan a la vez ser manifestaciones contemporáneas de arquitectura.

2.1. Fachadas

Además de los puntos contenidos en el punto 1.1 del capítulo C de Arquitectura sobre el suelo rústico las edificaciones en asentamientos villas, pueblos y ciudades deberían atender a las siguientes directrices:

- a) Con carácter general las fachadas serán enfoscadas y pintadas en blanco

pudiendo incorporar piedra natural. Alternativamente se podrán utilizar mortero monocapa, estucados de cal, y otros materiales constructivos más duraderos siempre y cuando sus acabados sean acordes con este color blanco y de apariencia y texturas similares.

- b) Mayor control del cromatismo de las edificaciones y la armonía ambiental de los materiales en algunos núcleos de población como en la periferia de Arrecife o en Playa Honda.
- c) Se podrá utilizar vidrio en barandillas, ventanales y otros huecos. Los vidrios en ningún caso podrán ser de espejo o reflectantes.
- d) Se deberían prohibir los edificios contruidos con madera o materiales de prefabricados. Esta prohibición no debe afectar al mobiliario urbano y pequeñas construcciones auxiliares tipo pérgolas o similar menores de 5 m².
- e) En general se procurará evitar la introducción de ornamentos foráneos, el uso de cromatismos inadecuados, y el uso de revestimientos cerámicos.
- f) Se debería evitar las volumetrías extrañas, el uso de balaustradas y de ordenes clásicos.

2.2. Cerramientos

- a) Los vallados de las viviendas aisladas requerirán autorización para su construcción.
- b) En los cerramientos de parcela los muros opacos y ciegos no deben en ningún caso superar en los linderos de defensa a los vientos dominantes una altura de 1,50 m ni inferior a 0,50 metros. El resto de linderos no debería superar un metro de altura. Esta altura podrá ser algo superior en los frontispicios de las entradas. En cualquier caso las ordenanzas deberían justificar las limitaciones de altura de los muros en cada caso en función de su posible afección al paisaje.
- c) Se deberían prohibir las balaustradas tanto en cerramiento como en los salientes de las edificaciones.
- d) Los muros opacos deberán ser preferentemente de piedra seca y rematados en pintura o enfoscado en blanco. Alternativamente se podrían dar soluciones contemporáneas a los cerramientos de parcelas de las viviendas aisladas con otro tipo de soluciones como gabiones de piedra, muros vegetales etc.

2.3. Patrimonio

- a) Se facilitará la protección, conservación, valoración, restauración, difusión y fomento de los valores históricos, artísticos, arqueológicos, típicos o tradicionales del patrimonio arquitectónico de la ciudad y de sus elementos de paisaje natural y urbano de interés.

- b) Los catálogos de las edificaciones protegidas incluirán en la protección el espacio exterior, construcción auxiliares de carácter etnográfico y árboles existentes de la parcela en donde se encuentran y que conforman en su globalidad un paisaje propio.
- c) Aunque el fenómeno de las ruinas va más lejos que el de la protección se debería analizar las causas de las ruinas en cascos urbanos como el de Haría y el deterioro paisajístico que ello conlleva. Por ello en estas directrices se solicita la revisión de los catálogos de protección de edificios con el objetivo de analizar con mayor detenimiento y de forma particularizada las alternativas posibles, la flexibilidad en los cambios de uso y adaptación de las edificaciones protegidas para evitar el efecto indeseable de la ruina por un exceso de celo en la protección.
- d) Los edificios catalogados deberían gozar de un régimen especial de reducción de cargas e impuestos por parte de las administraciones si se hicieran labores de mantenimiento del patrimonio arquitectónico o mejoras que eviten el estado de ruina.
- e) Por el contrario se debería imponer alguna tasa por la falta de mantenimiento y la posible la especulación del suelo.

3. ARRECIFE

Debido a su singularidad en el paisaje de la isla se estima procedente en estas directrices aportar una serie de recomendaciones sobre el paisaje urbano de la ciudad de Arrecife. Estas recomendaciones no entrarán en aquellos aspectos del paisaje, excepcionales de la ciudad como el arrecife costero, y algunas de sus elementos más significativos o históricos. Sin embargo se ha estimado procedente analizar algunas de las áreas que formalizan “el paisaje cotidiano”, debido a las morfologías diferenciadas de la capital con el resto de la isla que son muy evidentes en muchos barrios de la ciudad, especialmente en aquellos situados en áreas de la periferia urbana y las zonas de acceso a la ciudad desde la estructura viaria general. Por todo ello se estima conveniente en este trabajo redactar las siguientes directrices:

- a) El planeamiento general o en su caso el Ayuntamiento de la ciudad debería catalogar las edificaciones periurbanas y demás edificaciones que generan un especial impacto paisajístico por su posición, sus dimensiones, alturas, aspecto u otros motivos con el objetivo de ser adecuadamente redimensionadas y reducidas hasta niveles admisibles, mediante tratamientos de sustitución, restauración, rehabilitación o mejora de su incidencia negativa en el paisaje.
- b) Se debería determinar la eliminación de los usos que degradan el paisaje especialmente los de la periferia urbana en las cercanías de los accesos viarios

a la ciudad.

- c) Se debería mejorar el paisaje de las vías de acceso a la ciudad.
- d) Se deberían redactar ordenanzas precisas de los suelos vacíos en los que se prevé un desarrollo urbano a largo plazo, especialmente para el mantenimiento de esos suelos en condiciones ambientales adecuadas y de limpieza e incluso de posible revegetación hasta tanto no se inicie el programa de desarrollo urbanístico.
- e) Aprobar una política activa de recualificación de los vacíos urbanos, con plantación de arbolado, incorporación de pequeñas plazas y parques de bolsillo especialmente en barrios degradados de la periferia que posibiliten una mejora real del paisaje urbano, de riqueza de usos y de integración social.
- f) Realizar planes de mejora ambiental en los barrios de la periferia urbana que posibilite el desarrollo de condiciones básicas de urbanidad y fomentar el aumento de la complejidad funcional.
- g) Establecer ordenanzas de paisaje en los suelos límite rural-urbano que incluya indicaciones precisas de ordenación en relación con la articulación del espacio urbano consolidado y los nuevos crecimientos.
- h) Conseguir la adecuación de la estructura urbana a una buena integración paisajística, en relación al medio físico que lo rodea con una definición cualificada de sus bordes exteriores y con los principales puntos de conexión a la red insular de comunicaciones.
- i) Organizar un sistema en red a partir de espacios libres de nueva creación aprovechando también los existentes, con el objetivo de organizar una red verde global de continuidad en la ciudad de parques, plazas y paseos, como forma de integrar las cualidades de la geografía al paisaje urbano, aumentar las densidades de las plantaciones vegetales, como mejora de las condiciones medioambientales de la ciudad y la mejora de la vida de sus ciudadanos.
- j) Velar por la consecución de una ciudad más accesible para el peatón, ampliar las redes peatonales del centro de la ciudad o en su caso reducción del ancho de calzadas y bandas de aparcamientos para ampliación de aceras rediseñando espacios urbanos peatonales que recorran la ciudad e integren sus diversos barrios o sectores.
- k) Aumentar los programas de aparcamientos disuasorios de gran capacidad de acceso al centro de la ciudad.
- l) En aras de la mejora del paisaje urbano general, y especialmente para fortalecer las importantes cualidades paisajísticas actuales y potenciales de la ciudad de Arrecife se deberían delimitar zonas para la protección de vistas singulares, panorámicas abiertas al mar y perspectivas más valiosas naturales y urbanas

con el objetivo de evitar su modificación o la interposición de barreras visuales intermedias tanto por la altura como por la escala de lo previsto en relación con la capacidad de acogida visual del ámbito ordenado.

- m) Velar, a través de las ordenanzas de la edificación y comisiones de seguimiento, por elevar la calidad de la arquitectura en sus aspectos compositivos y en la calidad de los materiales empleados, procurando que los nuevos edificios sirvan como referentes para la ciudad por su inserción urbana y su calidad arquitectónica y ambiental.
- n) Determinar criterios homogéneos para los códigos cromáticos a utilizar en función de las características de la arquitectura y de su grado de percepción. Aunque la ciudad de Arrecife debería ser un referente de construcción del paisaje urbano para el resto de la isla, y se debería utilizar preferentemente el color blanco.
- o) Promover la protección paisajística de estructuras agropecuarias históricas como muchas de las salinas existentes en la ciudad de Arrecife y su entorno inmediato de gran valor patrimonial y de paisaje a través de la inclusión en catálogos en donde aparezca el valor del bien y el grado de transformabilidad permitido.

4. PAISAJE TURÍSTICO

4.1. Urbanizaciones turísticas

Es interesante observar cómo en los inicios del turismo en las islas y en su preparación hay un interés por la recreación del paisaje desde el arte como un requisito ineludible en la construcción del turismo. Pocos momentos tan innovadores en la construcción del turismo como el que hubo en los inicios en los años 60 y 70 del siglo pasado a partir de la premisa de dar una respuesta creativa a una nueva actividad sobre el territorio con la conjunción de la Arquitectura, el Arte y el Paisaje como argumentos del turismo. El mejor ejemplo de esta forma de proceder se encuentra en la isla de Lanzarote a través del trabajo de César Manrique. Con la selección de lugares excepcionales, su visión desde el arte y el paisaje y el ejemplo de la red de Centros de Arte, Cultura y Turismo (CACT) que se distribuye de una manera homogénea por el territorio insular.

El desarrollo del espacio turístico en su oferta alojativa ha buscado modelos concentrados en el territorio, especialmente de litoral. Las urbanizaciones turísticas se han ido desarrollando a partir de modelos más o menos acertados con imágenes no siempre inspiradas en el mundo local. Quizás las mayores disrupciones del paisaje del turismo lleguen por la creciente superficie de suelo implicada en este uso y el aumento paulatino de sus edificaciones asociadas llegando en algunos casos a desbordar cualquier previsión en el número de camas y territorio ocupado. Su impacto paisajístico

viene más por el tamaño que adquieren estas urbanizaciones y algunas edificaciones y su difusión indiscriminada por el territorio. La solución a estas desarmonías exceden mucho los límites de este trabajo que se centra exclusivamente en aspectos del paisaje.

No obstante sobre este tema se redactan algunas recomendaciones:

- a) Las administraciones locales, a través de sus instrumentos de planeamiento, deberían fijar y revisar la capacidad máxima de carga del territorio para la actividad turística, y en función de ello, priorizar la reconversión cualitativa de las áreas obsoletas existentes frente al crecimiento o desarrollo de otras nuevas.
- b) Algunas áreas de explotación turística como Puerto del Carmen o Playa Blanca han colonizado una buena parte del suelo destinado a este uso. Por todo ello se estima conveniente no continuar con el crecimiento turístico en estas áreas más allá de realizaciones puntuales en su interior, reconversión o reciclajes de edificaciones y la ampliación del espacio libre público para mejorar las condiciones ambientales y aporten calidad
- c) Abordar con criterios de sostenibilidad el impacto negativo del abandono de las construcciones inacabadas en Costa Teguise. Para ello se deberían adecentar las obras, recoger los materiales y vertidos del entorno, eliminación de pintadas de los paramentos e incorporación de cerramiento hasta tanto se puedan concluir.
- d) Delimitar zonas de protección del paisaje como barrancos y áreas litorales dirigidas al control de riesgos y catástrofes naturales y a la mitigación del cambio climático.
- e) Delimitar áreas urbanizadas como Punta Mujeres, cuyas edificaciones se puedan encontrar en zonas de dominio público marítimo para su eventual análisis y estudio frente a los riesgos posibles debidos al cambio climático.
- f) Aplicar ordenanzas de control y limitación de la publicidad e imagen de marca en sus cromatismos, materiales, formatos y dimensiones, especialmente en las edificaciones asociadas a la industria del ocio y centros comerciales.
- g) Homogenizar de forma coherente en todas las urbanizaciones el mobiliario urbano, las señalizaciones, los dispositivos de información y publicidad tipo Mupi, los parasoles, toldos y demás elementos con el objetivo de reducir la algarabía y el impacto visual.
- h) Controlar los elementos constructivos exóticos y los ornamentos ajenos al contexto insular.
- i) Ajardinar las vías de entrada a los núcleos de población y zonas turísticas.
- j) Controlar la limpieza del litoral y las playas y el control bajo sanción de la remoción de los materiales de sedimento pétreo de callados y también su apilación

indiscriminada.

- k) Priorizar la peatonalización de los núcleos turísticos. Organizar redes verdes ajardinadas y arboladas con paseos en continuidad en el interior de los núcleos y construcción de paseos litorales y pistas ciclistas a la vez que la mejora de las condiciones del transporte público.
- l) Aplicar en los espacios libres de todos los núcleos turísticos las normas de accesibilidad con la inclusión de pasillos rodantes, escaleras mecánicas y ascensores si ello fuera necesario.

4.2. Turismo rural

- a) Incentivar la recuperación de edificaciones patrimoniales catalogadas de gran valor y tamaño, o en estado de ruina para permitir el uso turístico por medio de contratos de paisaje o por reducción de impuestos locales.
- b) Fomentar el ecoturismo con instalaciones asociadas al senderismo, a la naturaleza y a la gastronomía ecológica.
- c) Se debería evitar la colonización turística de los suelos productivos y su reconversión en alquiler vacacional.

5. PAISAJE INDUSTRIAL Y COMERCIAL

5.1. Grandes superficies comerciales

La construcción de grandes superficies y edificios de reconocidas marcas comerciales ha propiciado indirectamente una llegada de formas de hacer muy imbricadas en imágenes que pertenecen a la globalización y difusión de marcas corporativas muy reconocidas. Estas construcciones, en sus volumetrías, publicidad y cromatismos son ajenas a la construcción, tipologías y morfologías históricas del paisaje edificado de Lanzarote. Además parte de este fenómeno se ha ido ubicando en áreas muy cercanas de acceso a la isla produciendo una imagen confusa y ajena al contexto de la propia isla. Todo ello ha generado una cierta disrupción en las formas, cromatismos y materiales ajenos, difusión de imágenes de marca que en muchos casos se ha ido trasladando a las áreas industriales y de servicios. No obstante se han estudiado algunos ejemplos de cómo estas mismas marcas han sido capaces, en otros contextos geográficos de adaptarse a criterios de paisaje local con gran esmero y cuidado. También las áreas industriales se desarrollan en dos localizaciones principales, en el ámbito noreste de la ciudad de Arrecife (Puerto e Industrial Naos, Industrial los Mármoles, Altavista Industrial Altavista, Altavista II Polígono Este, Tenorio y Zona de almacenamiento industrial de Tegui) y en la zona industrial de Playa Honda del Término Municipal de San Bartolomé frente al aeropuerto. En ambos casos en lugares muy expuestos a los accesos a la isla.

Por todo ello se recoge en estas directrices las siguientes recomendaciones tanto para suelos existentes como para la construcción de nuevas edificaciones con el objetivo de establecer criterios comunes para suelos industriales a través de ordenanzas en todos los planeamientos y normas de los municipios de la isla:

5.2. Nuevas áreas comerciales e industriales

- a) En la construcción de nuevos edificios industriales o de grandes superficies comerciales se debería delimitar zonas para la protección de vistas singulares, panorámicas y perspectivas más valiosas naturales o urbanas con el objetivo de evitar su modificación o la interposición de barreras visuales intermedias tanto por la altura como por la escala de lo previsto en relación con la capacidad de acogida visual del ámbito ordenado.
- b) Para aquellas actuaciones que impliquen un gran consumo de suelo o una gran capacidad de alteración del paisaje, se analizará el tamaño, proporción y localización de los mismos en relación con la cuenca visual y paisajes afectados.
- c) Se evitará la ocupación por edificación y la urbanización de los terrenos que afecten a líneas de horizonte o a perfiles destacados del terreno, como lomos, conos volcánicos y otros.
- d) Se justificará la correcta inserción en el paisaje con la presentación de información visual gráfica de imagen final desde los puntos de vista más frecuentes o relevantes.
- e) Se recupera una directriz del PIO de 1991 en la que se decía: Toda instalación, obra o edificación que se realice en la isla deberá adaptarse en la medida de lo posible a la forma del terreno, cuidando de no modificar sustancialmente su estructura morfológica. Esto, unido a la gran extensión de la isla en proporción a los habitantes y visitantes recomienda no construir en altura.
- f) Se procurará la elección del blanco en los paramentos de las instalaciones. Pudiendo seleccionar entre la amplia variedad de materiales contemporáneos de construcción de fachadas aquellos materiales que por sus características no sean reflectantes o de texturas brillantes. Se debería admitir el uso de morteros monocapas, paneles fenólicos, panel metálico de color blanco, siempre con terminaciones, colores y texturas tradicionales de la isla.
- g) Las edificaciones de muros cortina y sistemas de construcción de fachadas análogos deberían ajustarse a las condiciones genéricas de la Marca Lanzarote, en sus cromatismos, dimensiones de paramentos acristalados etc. con proporciones semejantes entre huecos y macizos.
- h) Limitar las dimensiones y formatos de la publicidad y/o la imagen de marca e

identidad corporativa a tamaños homogéneos para toda la zona industrial llevándola a niveles asumibles.

- i) Diseñar criterios comunes para elementos auxiliares de fachadas como toldos, parasoles, barandillas y vallados.
- j) En las edificaciones industriales se evitará la construcción de grandes medianeras corridas en continuidad de más de 50 metros sin ningún tipo de transición. Para ello se hace necesario intercalar áreas peatonales con la inserción de vegetación.
- k) En las áreas industriales se cuidará especialmente la creación de mayores áreas peatonales, aceras no inferiores a los cuatro metros para incluir vegetación por medio de alcorques.
- l) Las instalaciones, como cableado y redes eléctricas, antenas, equipos de climatización e instalaciones semejantes han de quedar siempre ocultas en fachada.

5.3. Edificaciones existentes

Ante la irrupción y edificación de nuevas tipologías de grandes volumetrías y servicios como los que producen las grandes superficies ya instaladas se requiere hacer un esfuerzo de integrar estas expresiones distintas del paisaje a criterios asimilables a los tradicionales de la isla. Con objeto de establecer algunos criterios estéticos generales comunes para polígonos industriales y áreas de grandes superficies edificaciones se recomienda :

- a) Con objeto de producir una cierta homogeneidad en los paisaje industriales y de grandes superficies se deberían hacer estudios de adecuación paisajística de cada uno de estos suelos de tal modo que se pueda llegar a criterios comunes y compartidos y a una cierta coherencia paisajística especialmente en los cromatismos de las edificaciones el tamaño, formatos y alturas de las imágenes de identidad corporativa.
- b) Delimitar áreas preferentes de ordenación paisajística para algunas áreas consolidadas de actividad industrial, comercial y de infraestructuras.
- c) Remitir a planeamiento especial la regeneración paisajística de las áreas preferentes de ordenación paisajística a zonas especialmente las que contienen edificaciones de grandes marcas corporativas que se sitúan en suelos industriales. Se debería dar prioridad a las localizadas al borde de las infraestructuras viarias o "vías mercado" de acceso a las poblaciones.
- d) El planeamiento especial regulará el desarrollo de las grandes piezas dotacionales del territorio en donde se incluyan requerimientos de adecuación paisajística y medidas de integración ambiental.

- e) Recondicionar el paisaje urbano generado a la sencillez y simplicidad de los criterios estéticos compartidos en la mayor parte de las edificaciones locales insulares siendo básico el monocromatismo y la ausencia o discreción de las imágenes de marca.
- f) Reducir en dimensiones y organizar en formatos de tamaños homogéneos -sin renunciar a la imagen de marca independiente- la publicidad y/o la identidad corporativa de cada uno hasta niveles asumibles.

Ante la dificultad del problema y ante la necesidad de producir modelos ejemplarizantes se debería consensuar con alguna de estas marcas comerciales el rediseño de sus instalaciones a través de alguna contrapartida a partir de algunos criterios como:

- a) Modificar las fachadas a partir de la elección del blanco en los paramentos de las instalaciones. Pudiendo seleccionar entre la amplia variedad de materiales contemporáneos de construcción de fachadas aquellos materiales que por sus características no sean reflectantes o de texturas brillantes. Se debería admitir el uso de morteros monocapas, paneles fenólicos o panel metálico siempre de color blanco y con terminaciones y texturas tradicionales de la isla.
- b) Reducir hasta dimensiones asumibles las imágenes de marca corporativa.

E. INFRAESTRUCTURAS

Las infraestructuras son necesarias para mantener nuestro estilo de vida y un soporte necesario para el mantenimiento de las condiciones económicas, sociales o de la propia industria turística. El impacto de las infraestructuras en el paisaje casi siempre es notoria y requiere de criterios de ubicación y de muchas medidas correctoras para su correcta implantación y minimizar en la medida de lo posible su impacto en el paisaje.

1.1. Infraestructuras eléctricas

Los planes territoriales especiales de infraestructuras de energía eléctrica regularán la incidencia paisajística de las mismas incluyendo las siguientes recomendaciones:

- a) Los tendidos eléctricos deberán ajustarse al criterio de mínimo impacto y máxima integración paisajística.
- b) Los tendidos eléctricos de transporte de energía o instalaciones similares se deberían realizar en Lanzarote de forma soterrada, ajustándose siempre que sea posible al trazado de infraestructuras lineales evitando la duplicidad de impactos.
- c) En aquellos lugares que no fuera posible el soterramiento se debería delimitar las

zonas que por razones de paisaje deberán quedar excluidas de la implantación de torres, tendidos eléctricos e instalaciones complementarias. En esos casos se debería adaptar las instalaciones a las características geomorfológicas de los suelos.

- d) Salvo necesidad técnica relevante en los núcleos habitados los tendidos de distribución eléctrica deberían ser siempre soterrados.
- e) Se debería realizar un plan especial de mejora del paisaje de la isla de las infraestructuras que comprende la Central Eléctrica de Unelco y todo el complejo industrial adyacente de desaladoras.
- f) Las subestaciones de transformación tipo GIS deberían incorporar estudios de integración paisajística tanto de la edificación, como de las vías de acercamiento, vallados, muros de trafos etc. y con la inclusión de vegetación en el interior de la parcela que minimice el impacto de su imagen.

1.2. Parques eólicos y fotovoltaicos

- a) Se deberían establecer prohibiciones a la implantación de instalaciones de parques eólicos en áreas de especial interés paisajístico o en áreas que afecten a cuencas visuales o panorámicas abiertas sobre hitos paisajísticos relevantes.
- a) Las nuevas instalaciones de turbinas y aerogeneradores deberían situarse en los lugares que provoquen el menor impacto paisajístico posible para ello los estudios de evaluación ambiental deberían incorporar un informe de integración paisajística con la justificación del mínimo impacto visual, sus posibles alternativas y las medidas correctoras previstas.
- b) La realización de cualquier obra de infraestructura debería incluir las necesarias partidas presupuestarias para la corrección de cualquier impacto producido así como la parte correspondiente a la integración paisajística de las zonas afectadas.
- c) Se debería evitar las plantas fotovoltaicas directamente situadas sobre el suelo natural o rural, como alternativas a esta situación se deberían permitir preferentemente este tipo de instalaciones sobre las cubiertas de los edificios o naves industriales.

1.3. Infraestructuras de telecomunicación

- a) Los Ayuntamientos y el planeamiento general debería establecer las condiciones de desarrollo, implantación y adecuación paisajística de las infraestructuras de telecomunicación.
- b) Los Ayuntamientos deberían redactar una ordenanza reguladora de instalación,

modificación y funcionamiento de los elementos y equipos de telecomunicación que utilicen el espacio radioeléctrico que tendrá por objeto la regulación de las condiciones urbanísticas, paisajísticas y medio ambientales a que deben someterse estas instalaciones dentro del término municipal para sustituir y unificar instalaciones individuales o colectivas existentes y producir la menor ocupación y el menor impacto visual.

- c) Como criterio general las Instalaciones de antenas de telecomunicaciones que necesariamente han de situarse en los conos volcánicos se deberá determinar su ubicación con criterios paisajísticos y de visibilidad en relación con la longitud y la amplitud visual. La localización se realizará desde el planeamiento insular determinándose los conos volcánicos que pueden quedar afectados por este tipo de infraestructuras prohibiéndose en todos los demás.
- d) Siempre que sea posible tecnológicamente se debería utilizar un único soporte para la totalidad de elementos y antenas a implantar.
- e) Se debería prohibir cualquier tipo de instalación sobre las fachadas de las edificaciones.
- f) En los edificios declarados Bien de Interés Cultural (BIC) y los catalogados en los Planes Generales de Ordenación se debería prohibir todo tipo de instalación de equipos y antenas salvo necesidad técnica justificada. Para los edificios ubicados en los entornos de protección de los BIC, las antenas de telefonía móvil serán de reducidas dimensiones y camufladas en su entorno.

1.4. Vertederos

- a) Se debería delimitar los terrenos a utilizar para situar escombreras o vertederos utilizándose preferentemente los de actividades extractivas abandonados y zonas degradadas a regenerar.
- b) Se deberían eliminar los vertidos incontrolados en el conjunto de la isla y aplicar régimen de sanciones en cada caso.

F.- EL PAISAJE Y LA SOCIEDAD

La fuerza de la construcción tradicional del territorio en la isla de Lanzarote, la singularidad de sus edificaciones y su adaptación a las condiciones del clima, el trabajo de César Manrique en Lanzarote, un modelo personal y único, nos llevan a afirmar que son elementos que han sido asumidos por toda una colectividad insular. Es llamativo en Lanzarote la conservación en general de patrones de comportamiento hacia el paisaje repetitivos más allá de cualquier condicionante normativo. Hay una clara aceptación de una estética que identifica y cohesiona al conjunto de la población. La repetición de

tipologías o la interpretación creativa de las mismas forman parte hoy en día de la marca de Lanzarote.

También la conservación del paisaje, en general las actitudes en su limpieza o la notable ausencia en el interior de la isla de actos delictivos o censurables en destrozos de paisaje, escasas pintadas o abandono. Hoy en día pocos discuten la enorme identificación que se opera entre la población y unas normas estéticas sencillas y asumidas como propias por casi todos. La obra de un artista y la defensa de unos valores originales en la isla ha producido un intenso compromiso e identificación entre sus habitantes y su pervivencia. No obstante este estudio ha detectado algunas desviaciones preocupantes, tanto por su dimensión como por su aparente aceptación. Todo ello nos lleva a pensar en la posibilidad de un nuevo pacto por el paisaje a partir de un consenso político y social, que implique a la población y sus representantes. El paisaje es cultura es necesario reconquistar la conciencia insular de su valor a través de un proyecto de gran participación con el fin de crear un nuevo pacto.

1.1.- Cromatismo

- a) Prevalecerá el color blanco en todas las edificaciones sobre rasante en todo el territorio insular.
- b) Aquellas edificaciones catalogadas o singulares con un cromatismo diferente al blanco deberán ser objeto de valoración en una Comisión Especializada.

1.2. Cartelería y publicidad

En el entorno de la ciudad de Arrecife, en las áreas industriales de Playa Honda o San Bartolomé, Puerto del Carmen, Costa Teguise, Muelle de Órzola y en general en extensos tramos de la LZ-2 se observa un incremento notorio de ubicación de cartelería, publicidad o exposiciones de marcas corporativas de gran dimensión. Todo ello produce un enorme impacto sobre el paisaje periurbano y un intenso y absurdo reclamo de atención hacia la población con publicidad de colores chillones, materiales y dimensiones de publicidad completamente exagerados y ajenos al contexto del paisaje histórico de la isla de Lanzarote. No hay que olvidar que la publicidad está prohibida en la isla desde hace muchos años por las normas y ordenanzas emitidas por las distintas administraciones públicas. Sin embargo ha habido una verdadera falta de control de estos temas.

Por todo ello se recoge en estas directrices las siguientes recomendaciones:

- c) Recordar la prohibición de la inserción de publicidad en rótulos, edificaciones, paramentos, entorno de vías, suelos rurales o naturales y acceso a las poblaciones

y en general en todo el territorio de la isla de Lanzarote.

- d) En aquellas infracciones existentes se debería iniciar la tramitación de expedientes de disciplina urbanística, la retirada de carteles y publicidad con la aplicación del correspondiente régimen de sanciones.
- e) Se deberían además establecer medidas y actuaciones de restauración del paisaje y seguimiento de las mismas.
- f) Se debería destinar recursos y reuniones formativas con la Policía Local acerca de la normativa municipal de aplicación en cada caso y la asunción de medidas ejemplarizantes.
- g) Para evitar la inserción de publicidad en el paisaje y vías de Lanzarote sería deseable la colaboración de todas las administraciones implicadas.
- h) La autorización para la instalación de elementos publicitarios de cualquier naturaleza, cultural o conmemorativa, debería requerir de un informe previo del Cabildo o administración local a través de la comisiones correspondientes.
- i) Cuidar especialmente el decoro y limpieza de las paredes medianeras sin presencia de publicidad.

1.3. Pintadas

Se debería prohibir expresamente:

- a) Las pintadas en muros y otras infraestructuras.
- b) Las pintadas y/o mensajes situados en suelos, laderas y el territorio en general debido a su impacto y efecto negativo en el paisaje
- c) Se deberían además establecer medidas y actuaciones de restauración del paisaje y seguimiento de las mismas.
- d) En aquellas infracciones existentes se debería iniciar la tramitación de expedientes de disciplina urbanística con la aplicación del correspondiente régimen de sanciones.

1.4. Administraciones públicas

Las administraciones públicas insulares fomentarán:

- a) La sensibilización de la sociedad hacia el paisaje de la isla como una contribución a su valor patrimonial, cultural y económico y la obtención de una conciencia crítica del valor y originalidad del paisaje de la isla de Lanzarote.
- b) Las consultas relativas al diagnóstico y percepción social de los paisajes insulares.
- c) La puesta en marcha de procesos de participación pública en la evaluación y toma de decisiones sobre el paisaje y también dirigidos a crear conciencia sobre proyectos públicos y sus afecciones paisajísticas.

- d) La educación social del paisaje que impulse su mejora y evite hábitos negativos o insolidarios con el mismo.
- e) La formación de especialistas y la puesta en marcha de programas de formación, investigación y difusión en materia de paisaje.
- f) Una especial vigilancia y observancia de la disciplina urbanística en relación con el paisaje y una mayor agilidad en la determinación de sanciones.
- g) Las administraciones locales y demás instituciones oficiales deberían hacer esfuerzos de difusión de la calidad del paisaje de Lanzarote en todas las redes oficiales.
- h) Desde las distintas administraciones municipales se debería posibilitar encuentros y reuniones de técnicos para adoptar criterios en los temas comunes y compartidos que afecten al paisaje.
- i) En las administraciones locales con competencias en licitación de proyectos, planes y programas se deberían crear comisiones de calidad para el seguimiento de obras y licitaciones con el objetivo de poder estudiar su correcta integración paisajística.
- j) En colegios e instituciones educativas se debería mantener programas de educación y conciencia del paisaje insular de su especial valor y su fragilidad



08. DAFO

176

01 MOVILIDAD		DEBILIDADES	AMENAZAS
ACCESO	AEROPUERTO	<ul style="list-style-type: none"> • Problemas de flujo en el espacio de llegada. (Nuevo kiosko de información). • Envejecimiento de los stands comerciales (alquiler de coches). • Discontinuidad entre terminales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nuevas propuestas estético-artísticas interpretativas de Lanzarote. • Stands promocionales sin cuidado estético. (Parque temáticos) • Degradación material e inadecuada solución estética de pasillo conector T1-T2. • Falta de tratamiento estético y planificación de los espacios en obra. • Falta de planificación de los espacios de acceso/ salida del aeropuerto. (Áreas industriales, extractivas, degradadas). • Presencia de Araucarias en la salida del Aeropuerto y rofe rojo.
	HELIPUERTO	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de contingencia con apoyo de red de helipuertos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de una red de helipuertos territorial.
	PUERTOS	<ul style="list-style-type: none"> • Paisaje discontinuo urbano/ industrial, sin tratamiento estratégico transversal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de planificación estética en los espacios-plataformas de llegada de cruceros/ pasajeros. • Falta de planificación de los espacios de acceso/ salida de los puertos de pasajeros/ turistas, (p.e. Muelle de los Mármol y Recinto Energético próximo). • Exposición climatológica de la nueva marina de Arrecife. • Proliferación de embarcaciones en playas como varaderos naturales. • Excesos en publicidad (materiales, tipografías, colores, tamaños).
REDES	NUDOS	<ul style="list-style-type: none"> • Espacios sin una estrategia común en su tratamiento paisajístico. 	<ul style="list-style-type: none"> • Espacios de gran extensión (en la actualidad sus 84 ha, igualan la extensión del Playa Honda). • Tratamientos de rofe de diferentes colores (p.e. negro en Arrecife, rojo en San Bartolomé). • Plantación de especies foráneas.
	ROTONDAS	<ul style="list-style-type: none"> • Espacios sin una estrategia común en su tratamiento paisajístico. 	<ul style="list-style-type: none"> • Emergencia y profusión de nuevas propuestas artísticas en los espacios de rotonda. • Falta de un criterio artístico-estético coordinado en la isla. • Peligro en el "pastiche" o anacronismo creativo frente a las propuestas creativas y vanguardia de C. Manrique. • Plantación de especies exóticas o foráneas.
	VIARIO	<ul style="list-style-type: none"> • Isla desequilibrada en la eficiencia de la movilidad viaria frente al transporte público o peatonal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de criterios en el tratamiento de borde del viario insular. • Propuestas no unificadas de las infraestructuras de apoyo al viario insular: intercambiadores, paradas de autobuses. • Emergencia de puentes en el viario insular (circunvalaciones, y viarios de distribución). • Plantación de especies exóticas o foráneas. • Construcción de medianías de hormigón. • Exceso de construcción de borde (p.e. con rofe, picón o palmeras, en ocasiones innecesario frente al valor de paisaje árido).
	SENDEROS	<ul style="list-style-type: none"> • Red de senderos múltiple 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de un sistema integral insular que incorpore las directivas estatales, insulares, municipales y privadas. • Exceso de senderos.
	CARRIL BICI	<ul style="list-style-type: none"> • Red discontinua, compartido en tramos de circulación 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de un sistema integral insular que incorpore directivas estatales, insulares, municipales y privadas. • Exceso en la oferta de rutas ciclistas. • Desarrollo de medidas de seguridad para ciclistas. • Equipar las vías con sistemas información y de mobiliario urbano.
	PISTAS	<ul style="list-style-type: none"> • Emergencia espontánea generada por el paso de vehículos, y/o personas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Áreas con más de 13 km²/ km². • Falta de control sobre la emergencia de nuevas pistas por el tráfico de vehículos, uso recreativo de espacio protegidos (motos, bici), paso peatonal.
	ESTACIONES DE SERVICIO	<ul style="list-style-type: none"> • Número de estaciones de servicio algo desequilibrado territorialmente en relación con las necesidades insulares. • Proliferación creciente de estaciones de servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de un criterio estético insular para las estaciones de servicio. • Impacto paisajístico por volumen/ forma, estética globalizada y corporativa en colores. • Excesiva concentración en Arrecife y municipios colindantes.

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Arquitectura blanca y prismática. • Oferta otras actividades culturales y espacios (Museo y Aula Ambiental). • Autobuses blancos y prismáticos. • Desarrollo de Políticas de Sostenibilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> • "Puerta de acceso a la isla". Desarrollo estético cuidado sobre la primera impresión del turista desde el punto de llegada hasta su lugar de alojamiento.
	<ul style="list-style-type: none"> • "Puerta de acceso a la isla".
<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollos cuidados de marinas: Puerto Calero, Arrecife (Marca Lanzarote), y Puerto del Carmen. • Fondaderos de impacto positivo en el paisaje urbano: Charco S. Ginés, Arrecife, Órzola, etc. • Oferta complementaria de actividades culturales (conciertos, exposiciones, etc) y comerciales (restauración, mercados, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> • "Puerta de acceso a la isla". Desarrollo estético cuidado sobre la primera impresión del turista desde el punto de llegada hasta su lugar de alojamiento.
<ul style="list-style-type: none"> • Espacios ajardinados con especies de baja necesidad hídrica. 	<ul style="list-style-type: none"> • "Ámbito de Percepción cinética del Paisaje". Desarrollo estético paisajístico atendiendo a la transición de paisajes en sus trazados. • Espacios de oportunidad para accesibilidad y uso, frente a su destino monofuncional de movilidad.
<ul style="list-style-type: none"> • Espacios tratados en ocasiones como grandes vacíos de continuidad paisajística en unidades paisajísticas. • Tratamiento de vegetación endémica o propia del archipiélago, con baja demanda de riego y mantenimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nodos de oportunidad para la concepción temática estratégica del paisaje insular.
<ul style="list-style-type: none"> • Paisaje cinético contundente y monótono como imagen fuerte y global de la isla, que despliega una gran variedad de cambios, combinaciones y mutaciones que enriquecen la calidad y variedad de su paisaje. 	<ul style="list-style-type: none"> • Creación de un sistema viario coordinado insular, según su finalidad: distribución, turístico. • Creación de una red de miradores del paisaje equipados. • Establecer pautas de diseño sensible al paisaje.
<ul style="list-style-type: none"> • Red de senderos de alta capacidad de conectividad y calidad paisajística. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidación de una Red Oficial de Senderos en la isla, programada, unificada en criterios de uso, con un sistema de señalética común. • Atracción para el sector de eco-turismo (mercado diversificado y diferenciado). • Realización de un plan de optimización de la Red de Senderos.
<ul style="list-style-type: none"> • Red de pistas ciclista de alta capacidad de conectividad y calidad paisajística. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidación de una Red Oficial de Senderos en la isla, programada, unificada en criterios de uso, con un sistema de señalética común. • Atracción para el sector de eco-turismo y turismo deportivo (mercado diversificado y diferenciado).
<ul style="list-style-type: none"> • Red de pistas de alta capacidad de conectividad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Realización de un plan de restauración de espacios naturales degradado por el impacto de pistas.
<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructuras de apoyo al automóvil cubiertas en el tercio central oeste insular. 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de una normativa estética de protección estética (Marca Lanzarote) que permita del impacto de estas infraestructuras en el paisaje.

02 ESTRUCTURA		DEBILIDADES	AMENAZAS
UNIDADES DE PAISAJE			
PAISAJE PROTEGIDO			
NATURAL/ ARTIFICIAL	PAISAJE NATURAL	<ul style="list-style-type: none"> • Espacios de gran fragilidad, expuestos al cambio climático, procesos erosivos y antropización. 	<ul style="list-style-type: none"> • Espacios expuestos a la degradación de carácter antrópico del hombre: impacto de espacios de vertidos descontrolados, dispersión de plásticos y otros residuos no biodegradables, urbanización del territorio no protegido. • Extracción de árido en el espacio del Jable, afectado por la Red Natura 2000. • Circulación de vehículos todo terreno fuera de pistas. • Plantación de especies foráneas en áreas del malpais.
	PAISAJE VOLCÁNICO	<ul style="list-style-type: none"> • Paisaje identitario expuesto a procesos erosivos y antropización. 	<ul style="list-style-type: none"> • Paisaje sujeto a la explotación agrícola y extracción de árido. • Entorno expuesto al acceso incontrolado de visitantes/ turistas.
RURAL/ URBANO	PAISAJE RURAL	<ul style="list-style-type: none"> • Paisaje identitario expuesto al uso intensivo, o abandono de los terrenos de cultivo. • Caída importante de la actividad rural a favor del desarrollo económico urbano y turístico: caída y desmantelamiento de la actividad agrícola. • Espacios amenazados por la urbanización en islas urbanas del territorio. 	<ul style="list-style-type: none"> • Paisaje sujeto al uso intensivo de monocultivos de producción eficiente vs. relación armónica con el territorio. • Emergencia de linderos de parcelas con bloques, plásticos, llantas u otros materiales de alto impacto paisajístico y/o riesgo ecológico. • Detección de cambios en los patrones geométricos de producción en la Geria, vegas, enarenados del Jable. • Desaparición de Las Salinas (a excepción de las del Janubio). • Descontrol edificatorio de bodegas en la Geria. • Pérdida de valores patrimoniales, desaparición de muros, socos, nateros etc. • Desaparición de los signos de construcción histórica del paisaje. • Aumento de la fragmentación del paisaje por el exceso de pistas y senderos • Abandono de vehículos y desechos. • Instalaciones de antenas de telefonía móvil. • Construcciones ilegales • Vallados inadecuados • Modificaciones en los materiales de los muros de cerramiento y en los cultivos • Construcción de invernaderos • Descuido en la recogida de las instalaciones agrícolas temporales.
	CANTERAS	<ul style="list-style-type: none"> • Paisaje de extracción, de impacto directo sobre el paisaje natural. • Muy disgregado en el territorio (con una localización de más de 50 puntos). 	<ul style="list-style-type: none"> • Paisaje de impacto negativo ubicado en ocasiones en localizaciones estratégicas de alta exposición de cara al visitante. • Molestias generadas por las actividades extractivas en el entorno próximo.
	PAISAJE URBANO	<ul style="list-style-type: none"> • Excesivo proceso de urbanización progresiva. 	<ul style="list-style-type: none"> • Imparable proceso de urbanizador. • Inexistencia de criterios comunes intermunicipales en cuanto a los modelos urbanos en asentamientos rurales/ urbanos (compacidad/ dispersión). • Existencia de tejidos urbanizados aislados en el territorio. • Predominancia de tejidos discontinuos en los asentamientos turísticos en "patchwork". • Emergencia de corredores urbanos.
	PAISAJE INDUSTRIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Áreas urbanas desarrolladas en base a la sectorización de polígono industrial propia de las décadas de los 80-90. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de estrategias para reducir el impacto volumétrico de las Áreas industriales. • Falta de imposición cromática en empresas privadas de impacto global (p.e. Ikea). • Falta de estrategias de ajardinamiento. • Falta de equipamientos públicos u otras estrategias de uso público (territorio monozonal). • Zonificación y ubicación inadecuadas desde una condición de paisaje. • Falta de cuidado del espacio de su entorno inmediato.
	DISTRIBUCIÓN POBLACIÓN		

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Paisaje identitario de gran valor singular, único en el mundo por sus características geológicas y biodiversidad. • Paisaje de gran interés científico, morfológico, paisajístico y ecológico. 	<ul style="list-style-type: none"> • Paisaje protegido en un 40% de su territorio. Aún sin desarrollar todo su potencial como eco-turismo.
<ul style="list-style-type: none"> • Paisaje identitario con más de un centenar de agrupaciones de conos volcánicos y amplias extensiones lávicas. (aa/ malpais). 	<ul style="list-style-type: none"> • Principales hitos del paisaje central insular. Espacio invisible al territorio en su interior de potencial recuperación y uso en el caso de manifiesta degradación antrópica.
<ul style="list-style-type: none"> • Paisaje identitario en armonía con el territorio • Territorio codificado y extensivamente geometrizado. • Emergencia de una ruta enológica de éxito que revaloriza el paisaje y el producto vinícola insular. • Paisajes áridos de gran apertura panorámica. • Paisajes agrícolas de interés cultural. • Interés geodinámico y paisajístico de El Jable 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar un rutas temático en base al interés agrícola que permita su conservación y potenciación en base de su atracción ecoturística. • Desarrollar una normativa estética que permita unificar criterios en el tratamiento de linderos.
<ul style="list-style-type: none"> • Algunas Canteras han adoptado estrategias de apantallamiento de sus actividades extractivas mediante laderas artificiales para minimizar el impacto en el paisaje perceptivo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se han desarrollado propuestas para su intervención y mejora en el paisaje.
<ul style="list-style-type: none"> • La mayor parte del territorio urbano (rural/urbano) sigue las directrices cromáticas y formales. • La densificación de tejidos urbanos históricos siguen criterios de compactidad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecimiento de criterios para modelos urbanos sostenibles (ciudad compacta).
<ul style="list-style-type: none"> • La mayor parte del tejido industrial sigue directrices cromáticas (Marca Lanzarote). 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecimiento de criterios estéticos para reducir el impacto volumétrico, materiales, publicidad, ajardinamiento y equipamientos. • Posibilidad de la emergencia de Distritos de innovación.

03 ESPACIO LIBRE		DEBILIDADES	AMENAZAS
PARQUES	PARQUES XL	<ul style="list-style-type: none"> • Carencia de sistemas generales de parques urbanos insulares de estrategia supramunicipal. (Sistema General Insular relativo al sistema de dotaciones y servicios, PIO 1991). • Lanzarote dispone de espacios naturales y paisajísticos protegidos por valores científicos ecológicos, culturales patrimoniales, geomorfológicos y paisajístico. (Sistema General Insular relativo espacios naturales y paisajísticos, PIO 1991). 	<ul style="list-style-type: none"> • Emergencia de parques de ocio de alta incidencia en el paisaje árido de Lanzarote. (p.e. los campos de golf, parques temáticos, o instalaciones destinadas a ocio (karting)).
	PARQUES M	<ul style="list-style-type: none"> • Escasez de parque urbanos de escala media. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de directrices estéticas para los parques urbanos de escala media. • El ajardinamiento en exceso sin atender a la importancia del paisaje árido. • Apostar por la plantación de especies propias.
	PARQUES S	<ul style="list-style-type: none"> • Escasez de parques biosaludables. • Abandono de los vacíos urbanos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de directrices estéticas para los parques urbanos de pequeña escala. • Escasez de equipamiento dirigido a mayores.
LITORAL		<ul style="list-style-type: none"> • Entornos sin equipar. • Playas sin servicio de socorristas.. 	<ul style="list-style-type: none"> • Entornos con actividades molestas con el uso del litoral como espacio de ocio (p.e. granjas marinas). • Tratamiento estético diferenciados del mobiliario de la playa: (p.e. kiosko de socorristas, duchas, pasarelas, etc).
JARDINERÍA		<ul style="list-style-type: none"> • Falta de criterios ecológicos en el uso de especies exóticas en la isla. 	<ul style="list-style-type: none"> • Presencia de la Araucaria, que viene a sustituir en importancia a la palmera en su papel de hilo paisajístico. • Presencia del uso de rofe rojo en jardinería para la creación de corredores ajardinados junto a viarios de distribución, que compite con la identidad cromática del rofe negro. • Uso de especies impropias de la isla (p.e. Estrelitzias en la zona del aeropuerto).

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
	<ul style="list-style-type: none"> Promover nuevos espacios para su coordinada protección, preservación y disfrute controlado.
<ul style="list-style-type: none"> Áreas que emergen como respuesta a la demanda ciudadana de espacios de ocio urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> Espacios sujetos a una directriz estética común, respetando las características propias de cada espacio libre.
<ul style="list-style-type: none"> Abundancia de parques infantiles 	<ul style="list-style-type: none"> Vacios urbanos como condensadores sociales. Espacios sujetos a una directriz estética común. El paisaje rural insular como motor inspirador del espacio libre urbano.
<ul style="list-style-type: none"> Casi un centenar de playas reconocidas en el litoral. Ofreciendo un punto cada 1,4 kilómetros lineales en su costa este. 	<ul style="list-style-type: none"> Entornos sujetos a una directriz estética común en su costa, adaptada a todo su litoral y a su especificidad paisajística.
<ul style="list-style-type: none"> Espacios dominados por la presencia referencial del paisaje de la palmera (<i>Phoenix Canariensis</i>) y de la <i>euphorbia balsamifera</i>. Gran variedad de especies endémicas de Lanzarote y la Macaronesia. 	<ul style="list-style-type: none"> Potencialidad en el uso de otras posibilidades en jardinería de especies canarias (p.e. drago, tabaibas y cardones). Desarrollar una base de especies de jardinería en base a su valor identitario, su adaptabilidad, y su bajo mantenimiento hídrico.

04 ARQUITECTURA		DEBILIDADES	AMENAZAS
EQUIPAMIENTOS & DOTACIONES		<ul style="list-style-type: none"> Estructura temática de equipamientos y dotaciones desequilibrada en el territorio como producto de la zonificación territorial de suelo de destino turístico, industrial, dormitorio, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Concentración de un 30% de los equipamientos y dotaciones en el municipio de Arrecife. Consiguiente desequilibrio territorial. Concentración del 52% de la oferta extrahotelera, y el 40% de las plazas alojativas en Tías. Frente al 1,9% de las plazas que oferta Arrecife. Emergencia de arquitectura que no responde por materiales, cromatismo ni volumetrías a las líneas de marca Lanzarote.
PATRIMONIO		<ul style="list-style-type: none"> Falta de medidas de recursos materiales y personales para el mantenimiento y explotación del patrimonio insular. 	<ul style="list-style-type: none"> Estado de ruina o abandono de parte del patrimonio insular. Presión de crecimiento de la oferta complementaria turística como campos de golf o parques temáticos.
RESIDENCIAL RURAL		<ul style="list-style-type: none"> Falta de medidas de control de arquitectura en base marca Lanzarote en el caso de emergencias contrarias. 	<ul style="list-style-type: none"> Emergencia de arquitectura que no responde por materiales, cromatismo, cerramientos ni volumetría y composición a las líneas de marca Lanzarote. Abandono de edificaciones sin acabar o con bloque de hormigón visto. Presencia de Ornamentos inadecuados (p.e. balaustradas, capiteles clásicos, etc.) o "kitsch" de alto impacto paisajístico. Procesos de gentrificación del entorno rural (p.e. sustitución de aljibes por espacios de uso lúdico). Dejadez en el decoro y cuidado de fachadas. Inadecuadas soluciones de cerramientos de parcela con materiales efímeros o inadecuados: bloques de hormigón, llantas, etc.). Incremento del fenómeno de segunda residencia y de viviendas para uso turístico y vacacional. Procesos de insularización urbana del territorio de alta incidencia paisajística. Abandono de la actividad agrícola. Construcciones ilegales. Abandono de parcelas y escombreras.
RESIDENCIAL URBANO		<ul style="list-style-type: none"> Falta de medidas de control de arquitectura en base marca Lanzarote en el caso de emergencias contrarias. 	<ul style="list-style-type: none"> Emergencia de arquitectura que no responde por materiales, cromatismo ni volumetrías a las líneas de marca Lanzarote. Amenaza de nuevas volumetrías de impacto en altura o de ocupación masiva. Falta de respuesta de los espacios intersticiales en los procesos de compacidad de núcleos urbanos. Urbanizaciones de segunda residencia y de oferta vacacional.
DETALLES		<ul style="list-style-type: none"> Falta de criterios de reinterpretación contemporánea de los recursos culturales históricos domésticos. 	<ul style="list-style-type: none"> Pérdida paulatina de los recursos culturales históricos domésticos. Ornamentos exóticos y ajenos al paisaje de la isla. Emergencia de interpretaciones libres de expresionismo formal de muros de piedra natural, cantería, recubrimientos, carpinterías, chimeneas y hornos.
MOBILIARIO URBANO		<ul style="list-style-type: none"> Falta de un criterio insular municipal e intermunicipal para la unificación de criterios de diseño sobre el mobiliario urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de criterios diferenciados en los municipios insulares.
MONUMENTOS		<ul style="list-style-type: none"> Falta de una dirección artística comprometida por la idea de marca Lanzarote por parte del colectivo insular. 	<ul style="list-style-type: none"> Aumento del "monumento costumbrista" y sus riesgos. Aumento de la "estetización" generalizada de rotondas. Atención a la banalización del patrimonio artístico con su exportación a otros contextos.

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> Centros Turísticos como síntesis referencial armónica de naturaleza, arte y arquitectura. Presencia de unos 1.019 puntos de equipamientos/ dotaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar una estrategia optimizada de una red de equipamientos y dotaciones de distribución intermunicipal con el fin de re-equilibrar el territorio.
<ul style="list-style-type: none"> Red equilibrada en el territorio. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de redes temáticas de rutas turística basados en patrimonio de interés paleontológico, cultural, etnográfico, arquitectónico, arqueológico e histórico.
<ul style="list-style-type: none"> Arquitectura blanca y de composición prismática (Marca Lanzarote), caracterizada por la sobriedad decorativa. Arquitectura adaptada al medio climático. Arquitectura adaptada a los cambios de demanda de sus usuarios, mediante el sistema de adición de módulos. 	<ul style="list-style-type: none"> Necesario establecimiento de un sistema de protección de la arquitectura rural. Programas dirigidos a la educación en la construcción del paisaje y mejora de la conciencia social de su valor.
<ul style="list-style-type: none"> Lanzarote cuenta con espacios urbanos residenciales de gran valor. Especialmente los que han podido mantener sus características morfológicas. (p.e. Charco San Ginés). 	<ul style="list-style-type: none"> Necesario establecimiento de un sistema de protección de la arquitectura en los entornos urbanos, atendiendo a las demandas de sostenibilidad y adecuación contemporánea de la marca.
<ul style="list-style-type: none"> Lanzarote cuenta con una colección de recursos culturales históricos domésticos propios, de gran valor y potencialidad. 	<ul style="list-style-type: none"> Establecimiento de medidas de control sobre la emergencia de disonancias en los detalles en arquitectura con impacto en el espacio visible público.
<ul style="list-style-type: none"> Lanzarote cuenta con una idea de marca que permite su trasposición de diseño escalar al mobiliario urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> Establecimiento de criterios intermunicipales para la unificación de criterios sobre el mobiliario urbano, atendiendo a la idea de marca Lanzarote.
<ul style="list-style-type: none"> Lanzarote dispone de un patrimonio monumental creado por Cesar Manrique, en donde establece una relación entre la vanguardia creativa y la esencia de los valores insulares, que son admirados y apreciados por el turismo internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Establecimiento de un pacto insular creativo que permita la redireccionar las manifestaciones artísticas de su colectivo como expresión de arte urbano.

05 INFRAESTRUCTURAS		DEBILIDADES	AMENAZAS
ABASTECIMIENTO		<ul style="list-style-type: none"> Los nuevos sistemas de captación, desaladoras potabilizadoras y depósitos, han provocado el abandono de los antiguos sistemas de la red de abastecimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> Abandono paulativo del patrimonio cultural e ingeniería de agua de Lanzarote. Falta de tratamiento paisajístico de algunas de las instalaciones insulares de la red de abastecimiento.
SANEAMIENTO		<ul style="list-style-type: none"> Posicionamiento extensivo en el territorio. 	<ul style="list-style-type: none"> Estaciones depuradoras en ocasiones sin tratamiento paisajístico (cerramiento o ajardinamiento, etc) Recintos que en ocasiones no cumplen con las directrices de la arquitectura Marca Lanzarote.
ENERGÍA		<ul style="list-style-type: none"> Falta de una estrategia global paisajística para minimizar el impacto de los sistemas de infraestructuras de energía insulares. 	<ul style="list-style-type: none"> Falta de tratamiento paisajístico del recinto energético de Arrecife. Impacto paisajístico de parques eólicos. Falta de tratamiento de las instalaciones fotovoltaicas en cubiertas de zonas industriales. Impacto del tendido eléctrico de alta tensión en el paisaje. Impacto del tendido eléctrico en los entornos urbanos. Falta de tratamiento de las instalaciones en las cubiertas de las edificaciones urbanas/ rurales.
RESIDUOS		<ul style="list-style-type: none"> Falta de control y sensibilización puntual que genera impactos deliberados en el territorio de gran impacto ecológico y paisajístico. 	<ul style="list-style-type: none"> Emergencia espontánea de puntos de vertidos abandonados. Presencia de escombreras sin tratamiento.
TELECOMUNIC.		<ul style="list-style-type: none"> Presencia de torre (hitos paisajísticos) sin la valoración de impacto paisajísticos. 	<ul style="list-style-type: none"> Impacto de las antenas de telecomunicaciones, incluyendo telefonía móvil.

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Lanzarote cuenta con un rico patrimonio de cultura e ingeniería de agua, que ha condicionado su modo de habitar insular. • Tratamiento mayoritario de los depósitos de agua como estructuras que siguen la línea de marca Lanzarote. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los sistemas de abastecimiento de agua, son los nuevos modelos de ingeniería de agua, que junto a su patrimonio cultura podrían constituir una ruta de interés turístico. • Establecer pautas de protección de este patrimonio de maretas, nateros, socos, muros de piedra etc.
<ul style="list-style-type: none"> • Posicionamiento estratégico de las depuradora para minimizar el impacto de olores y paisajístico 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecimiento de directrices de adaptación de los recintos de depuración al paisaje colindante.
<ul style="list-style-type: none"> • Tratamiento paisajístico de las subestaciones eléctricas y centros de transformación. 	<ul style="list-style-type: none"> • Proponer una estrategia global paisajística minimizar el impacto de los sistemas de infraestructuras de energía insulares.
<ul style="list-style-type: none"> • Existencia de la Oficina de la Reserva de la Biosfera, como salvaguarda ética del espacio insular. • Proyecto de la infraestructura insular de la planta de Zonzamas con planta de tratamiento de reciclaje 	<ul style="list-style-type: none"> • Aportar medios materiales y humanos para continuar con la labor de sensibilización y control de los residuos insulares. • Recuperación de espacios antropizados.
<ul style="list-style-type: none"> • Posicionadas en espacios de gran valor escénico-paisajístico 	<ul style="list-style-type: none"> • Espacios antropizados que podrían ser entornos de oportunidad formando parte de la red de miradores insulares (p.e. Montaña Mina).

09. BIBLIOGRAFÍA

186

Acosta, R. y M. Ferrer (2013) *Lanzarote y el vino*. Lanzarote: Ediciones remotas.

Acosta J. (2007) *Los impactos territoriales del turismo en la isla de Lanzarote*. Tesis Doctoral. Las Palmas de Gran Canaria: ULPGC. Disponible en <http://acceda.ulpgc.es/bitstream/10553/2020/1/3161.pdf>. [Consulta: 17-10-2016]

Álamo, M., Martín P., y A. Cardona (1991) *Aves y plantas de Lanzarote en Peligro de Extinción*. Las Palmas de G.C.: Pérez Galdós.

Appleyard, D., Lynch, K. y J. Myer (1964) *The view from the road*. Massachusetts: MIT Press.

Calero, P. (2005) *Evolución e impactos del desarrollo turístico en Lanzarote*. U.N.E.D: Talkit Spanish research team. Disponible en <http://www.datosdelanzarote.com/uploads/doc/20060420140658871Evoluci%C3%B3n-e-impactos-del-desarrollo-tur%C3%ADstico-de-Lanzarote.pdf>. [Consulta: 17-10-2016]

Cáceres, M., González, A., Bergasa, O., Hernández, C., Cabral, A. (1971) Lanzarote. En *Boletín del Centro de Investigación Económica y Social (CIES)*, nº 11. Las Palmas de Gran Canaria: Caja Insular de Ahorros.

Cáceres, M., Cabral A., Bergasa, O., Jiménez, J., González, A., y V. Hernández (1973) *Plan Insular (a nivel provincial) de la Isla de Lanzarote. Avance de Planeamiento*. Lanzarote: Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote.

Cabildo de Lanzarote (2014) *Plan Insular de Energías Renovables de Lanzarote*. Lanzarote: Cabildo de Lanzarote.

Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente (2000) *Decreto 95/2000, de 22 de mayo, de aprobación definitiva de la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote*. Boletín Oficial de Canarias, nº 66, lunes 29 de mayo de 2009, pp. 6996- 7025.

Consortio del Agua de Lanzarote (2014) *Cambio de Modelo Energético*. Canarias: Cabildo de Lanzarote.

De Ascanio, A. (1992) *Arenas Radiactivas. Revolución en la Agricultura*. Sta. Cruz

de Tenerife: Cervantes.

De Cárdenas, J., Maldonado C. e I. Gil (2007) *Técnicas tradicionales de construcción en Lanzarote*. Actas del Cuarto Congreso Nacional de Historia de la Construcción, Cádiz, 27-29 enero 2005, Ed. S. Huerta, Madrid: I. Juan de Herrera, SEdHC, Arquitectos de Cádiz, COAAT Cádiz

De Cárdenas, J. e I. Gil (2007) *Arquitectura popular de Lanzarote*. Madrid: Fundación Diego de Sagredo, ETSAM.

Ezquiaga, J. (2010) *Plan Insular de Ordenación de Lanzarote. Avance*. Lanzarote: Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote.

García, S. (2011) Corrupción urbanística en Lanzarote ¿Por qué unas jornadas legalidad territorial en esta Reserva de la Biosfera?. En *Revista El Ecologista*, nº 68. Madrid: Ecologistas en Acción.

Fundación César Manrique (2006) Cronología de César Manrique. Disponible en <http://www.fcmanrique.org/cesarManrique.php>. [Consulta: 23-02-2015]

Gobierno de Canarias. Boletín Oficial de Canarias (1991) Decreto 63/1991, por el que se aprueba definitivamente el Plan Insular de Lanzarote (Conclusión). BOC nº 82 (21-Junio-1991): 3749-3808.

Gobierno de Canarias. Boletín Oficial de Canarias (2000) Decreto 96/2000, de aprobación definitiva de la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote. BOC nº 63 (29-Mayo-2000): 6996-7025.

Gobierno de Canarias. Boletín Oficial de Canarias (2000) Decreto Legislativo 1/2000, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias. BOC nº 60 (15-Mayo-2000). Disponible en http://noticias.juridicas.com/base_datos/CCAA/ic-dleg1-2000.html [Consulta: 23-02-2015]

Gobierno de Canarias. Boletín Oficial de Canarias (2013) Resolución de 26 de febrero de 2013, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 28 de enero de 2013, relativo al

Plan Especial del Paisaje Protegido de La Geria (L-10), términos municipales de Tinajo, Tías, Teguiise, San Bartolomé y Yaiza. Trámite de aprobación de la Memoria Ambiental y aprobación definitiva.- Expte. 052/02. BOC, nº 49 (12-Marzo-2013): 5006-5092.

Gobierno de Canarias, Promotur (2012) *Plan Estratégico Promocional. Islas Canarias (2012-2016)*. Disponible en www.canarias.es. [Consulta: 23-02-2015]

Gobierno de Canarias, Promotur (2014) *Plan de Marketing. Marca Islas Canarias 2014*. Disponible en <http://www.turismodecanarias.com/promoturturismocanarias/tag/plan-de-marketing/> [Consulta: 23-02-2015].

Gobierno de España. Boletín Oficial del Estado (2003) *Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias*. BOE nº 162 (8-julio-2003): 26429-26519.

González, A. (2006) Urbanismo y Crecimiento Turístico en Lanzarote durante la segunda mitad del siglo XX en *Papeles de Geografía*, Vol. 44, pp. 39-57.

Hernández, A. (2006) Agua Cultura en *La cultura del Agua en Lanzarote*. La Laguna: Gobierno de Canarias y Cabildo de Lanzarote.

IMPACTUR (2014) *Estudio de Impacto Económico del Turismo*. Canarias: Gobierno de Canarias, Exceltur. Disponible en <http://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2015/06/IMPACTUR-Canarias-2014.pdf>. [Consulta: 17-10-2016]

Instituto Canario de Estadística (2015) Estadística por temas. Canarias: Gobierno de Canarias. Disponible en <http://www.gobiernodecanarias.org>. [Consulta: 17-10-2016]

Maderuelo, J. (2006) *Jameos del agua*. Lanzarote: Fundación César Manrique.

Manrique, C. et al. (1988) *Lanzarote. Arquitectura inédita*. (2ª Ed.) Lanzarote: Servicio de Publicaciones del Cabildo de Lanzarote.

Marinero, A (Ed.) (2014) *Código de Urbanismo de las Islas Canarias*. Madrid: Gobierno de España. Boletín Oficial del Estado.

Martín, A.F. y M. Alberto (1995) *José Ramírez y César Manrique. El cabildo y Lanzarote. Una Isla como tema*. Lanzarote: Servicio de Publicaciones del Cabildo de Lanzarote.

Ministerio de Medio Ambiente, Oficina del Programa MAB de la UNESCO (2006) *Red de Reservas de Biosfera Española. Estrategia de Lanzarote. Plan de Acción (2007-2009)*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente.

González, A. (2007) *Lanzarote y el agua. Un recurso vital y estratégico*. Canarias: Cabildo de Lanzarote, S.C.R.D. Torrelavega, Inalsa y Gobierno de Canarias.

Organización Mundial del Turismo (2014) *Tourism Development Máster Plans and Strategic Development Plans* [Online]. Disponible en <http://cooperation.unwto.org/es/node/28967> [Consulta: 23-02-2015].

Organización Mundial del Turismo (2014) *Panorama OMT del turismo internacional. Edición 2014*. Disponible en <http://www.unwto.org/pub> [Consulta: 23-02-2015].

Palazuelo, F. y F. Machón (1987) *Avance del Plan Insular*. Lanzarote: Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote.

Palazuelo, F. y F. Machón (1991) *Plan Insular de Ordenación Territorial de Lanzarote*. Lanzarote: Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote.

Perdomo, M. (1987) El Modelo de Desarrollo Turístico en la Isla de Lanzarote: ¿Hacia una Estética del Turismo? En *I Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*. Tomo I. Puerto del Rosario: Cabildo Insular de Fuerteventura y Cabildo Insular de Lanzarote.

Martín, M. et al (1990) *Estudio Sociocultural de Lanzarote*. Lanzarote: Cabildo Insular de Lanzarote.

Martín, V (2001) Propuesta metodológica para la planificación del desarrollo sostenible en municipios turísticos: el ejemplo de Yaiza (Lanzarote). *IX Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Tomo II. Puerto del Rosario: Cabildo Insular de Fuerteventura y Cabildo Insular de Lanzarote.

Prats, F. y A. Miguélez (1998) *Una estrategia hacia el desarrollo sostenible de la isla. Aplicación de la agenda local 21 a Lanzarote reserva de biosfera. Programa LIFE de la Unión Europea*. Lanzarote: Programa Life de la Unión Europea y Cabildo Insular de Lanzarote.

Prointec (1982) *Plan Insular de Ordenación de la Oferta Turística de la Isla de Lanzarote*. Madrid: Secretaría de Estado de Turismo, Subdirección General de Infraestructural Turística.

Riveiro M y A. Miguérlez (Eds.) (2009) *II Jornadas de legalidad territorial y ambiental. Memoria*. Lanzarote: Cabildo Insular de Lanzarote.

Rueda, S. et al. (2006) *Libro verde de medio ambiente urbano. Parte I, Parte II, Parte III*. Madrid: Centro de Publicaciones, Secretaría General Técnica. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

Rueda, S. et al. (2012) *Libro verde de sostenibilidad urbana y local en la era de la información*. Madrid: Centro de Publicaciones, Secretaría General Técnica. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Rueda, S. et al. (2012) *Certificación del Urbanismo Ecológico*. Madrid: Centro de Publicaciones, Secretaría General Técnica. Ministerio de Fomento.

Santana, L. (1974) Arrecife, de blanco, en *Aguayro*, nº 50. Las Palmas de Gran Canaria: Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria.

Sosa, A. (1999) Agricultura, paisaje rural y turismo: el caso de Lanzarote en *Cuadernos del Ordenación del Territorio*, nº 6. Canarias: Asociación Interprofesional de Ordenación del Territorio FUNDICOT.

Taira, J., Pescador, F., Mirallave, V. y A. Casas (2015) *EFFOGO*. Las Palmas de Gran Canaria: ITC.

Ulber, F. (2004) *El agua en la historia de Lanzarote*. Puerto del Rosario: Cabildo Insular de Fuerteventura y Cabildo Insular de Lanzarote.

UNESCO (2008) *Plan de Acción de Madrid para las Reservas de la Biosfera (2008-2013)*. Madrid: Gobierno de España. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural Marino.

Unión Europea (2010) *Natura 2000 en la Región macaronésica*. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea. Disponible en <http://ec.europa.eu/environment/>. [Consulta: 23-02-2015].

Zamora, A. (2014) "La construcción territorial de la propuesta de Lanzarote (1960-74): el arte de César Manrique entre el paisaje y el turismo" en Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. "VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá. Barcelona Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya. Disponible en <http://upcommons.upc.edu/handle/2099/16002>. [Consulta: 17-10-2016]







[FOTO: JIN TAIRA]

BIO CRIT

ANÁLISIS CRÍTICO DEL ACTUAL PAISAJE INSULAR DE LANZAROTE

DIAGNÓSTICO SOBRE LA DISTORSIÓN EN LA SINGULARIDAD PAISAJÍSTICA Y MARCA LANZAROTE



RESERVA DE LA BIOSFERA

