

## EVOLUCIÓN DEL SISTEMA TURÍSTICO DE LA ISLA DE EL HIERRO (CANARIAS)

*Carlos Santiago Martín Fernández*  
Universidad de La Laguna

### RESUMEN

La isla de El Hierro, la de menor extensión superficial, escasa población y económicamente vinculada a la agricultura y la ganadería, ha tenido un desarrollo reciente de la actividad turística. En el transcurso de a lo sumo dos décadas, la Isla ha ido progresivamente incorporándose a esta nueva actividad económica vinculada, no al tradicional binomio sol y playa canario, sino al conocimiento cultural y patrimonial, la naturaleza y el deporte de aventura. El desarrollo de estrategias recientes parece abandonar el modelo que en un primer momento había sido el escogido (turismo sostenible), acercándose progresivamente a otros productos turísticos masivos. Es objeto del presente trabajo exponer cómo se ha incorporado la Isla al proceso turístico general del Archipiélago y cuáles son las particularidades que esta isla tiene dentro de una región turística como la Canaria.

**Palabras clave:** Desarrollo turístico, desarrollo sostenible, El Hierro.

### **Evolution of the tourist features in El Hierro (Canary Islands)**

### ABSTRACT

The island of El Hierro, that of minor superficial extension, scarce population and economically linked to the agriculture and the cattle, has had a recent development of the tourist activity. In the course of at most two decades, the Island has gone progressively joining to this new linked economic activity, not to the traditional binomial the sun and beach canary, but to the cultural and hereditary knowledge, the nature and the sport of adventure. The development of recent strategies they seem to leave the model that in the first moment had been the select one (sustainable tourism), approaching progressively other massive tourist products. It is an object of the present work to exhibit how the Island has joined to the

---

Fecha de recepción: 8 de mayo de 2009

Fecha de aceptación: 30 de octubre de 2009

Departamento de Geografía. Universidad de La Laguna. Campus de Guajara. La Laguna. TENERIFE (España). E-mail: csmartin@ull.es

general tourist process of the Archipelago and what are the peculiarities that this island takes inside a tourist region as the **Canary**.

**Key words:** Tourist development, sustainable development, El Hierro.

## 1. INTRODUCCIÓN

La isla de El Hierro, con una extensión de 278 km<sup>2</sup>, es la menor y más occidental del archipiélago canario. Se le estima una edad geológica de 1,2 millones de años, siendo la isla canaria más joven. Un porcentaje elevado de su superficie está ocupado por materiales emitidos en épocas recientes, por lo que la erosión, tanto continental como marina, no ha tenido tiempo suficiente para abarrancar la Isla. Sus costas son abruptas, altas, con una longitud aproximada de 108 km. Existen muy pocas playas y abundan los litorales rocosos, las caletas y algunas piscinas naturales. La isla presenta una de las mayores altitudes del mundo en relación a su extensión superficial, siendo su altura máxima el Pico Malpaso (1.501 m).

A pesar de sus pequeñas dimensiones, El Hierro contiene una gran diversidad de paisajes, destacándose los espacios áridos de Los Lajiales y manifestaciones volcánicas del sur y oeste; las fértiles tierras del valle de El Golfo o la franja noreste y los densos pinares y las áreas de laurisilva de la zona central.

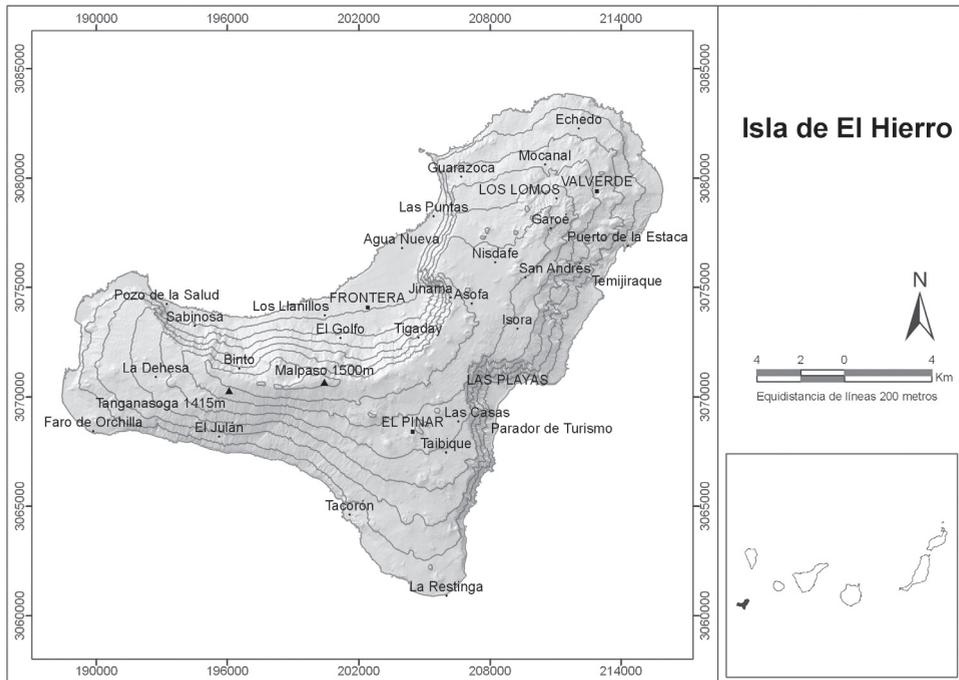
El Hierro destaca por su alto porcentaje de territorio protegido. Según la Red Canaria de Espacios Naturales, un 58,1 % del total insular tiene alguna figura de protección, estando protegidas las principales manifestaciones de los pinares, laurisilva, fayal-brezal y sabinars, así como los principales hábitats de especies amenazadas como el del lagarto gigante del Hierro, incluido en la Reserva Natural Especial de Tibataje, sitio donde se ubica la única población conocida de esta especie.

La protección territorial en El Hierro no se circunscribe exclusivamente al medio terrestre, pues junto a éste está la Reserva Marina de Punta La Restinga-Mar de Las Calmas (750 Has), creada en el año 1996 como zona de cría y alivinado orientada a la conservación de la diversidad de espacios de interés pesquero y el mantenimiento de uno de los fondos marinos de mayor valor del Archipiélago.

En enero de 2001, la UNESCO aprobó la declaración de la isla de El Hierro como Reserva de la Biosfera (proyecto Hombre y Biosfera, MAB), por su gran biodiversidad, por el magnífico estado de conservación de sus espacios naturales y por la supervivencia de las labores tradicionales (agricultura, ganadería y pesca) sin perjudicar la preservación de su entorno natural.

El Hierro tiene actualmente una población de 10.753 habitantes. A lo largo de su historia ha sufrido distintos vaivenes demográficos, debido a penurias económicas y a prolongadas carencias hídricas. Entre 1940 y 1970 se produjo una disminución manifiesta de su población, acentuada desde 1960 hasta 1970, perdiendo la Isla en esta etapa 3.340 habitantes. A partir de 1970, la Isla repunta demográficamente con tasas positivas, que en la actualidad, y sobre todo como consecuencia de los retornos de muchos emigrantes que

**Figura 1**  
**MAPA TOPOGRÁFICO DE EL HIERRO**



Fuente: Grafcan 1996.

se habían establecido en Venezuela, han compensado el proceso de despoblación iniciado en la década de los años 40.

La economía herreña, hasta la década de los ochenta, ha estado vinculada exclusivamente al sector primario. Las actividades agrícolas y ganaderas, en primer lugar, y las pesqueras, en segundo término, han sido sus principales ocupaciones productivas, hasta que a finales de la centuria anterior entraron en declive, siendo sustituidas por el sector terciario, en la actualidad dominante en su estructura económica, aunque con una escasa participación del turismo y con un peso destacado de la administración y el comercio.

## 2. EL HIERRO Y LA CASI ETERNA ETAPA PRETURÍSTICA

Varias son las razones que explican la casi nula intervención del turismo hasta periodos recientes en la economía herreña. Por un lado, la escasez de comunicaciones internas y externas; por otro, una ínfima oferta alojativa, comercial y de equipamientos para el ocio, junto a las escasas condiciones morfológicas de su litoral para ofertar el producto (sol y playa) dominante en el sector. Todos estos aspectos supusieron un límite para que la Isla se incorporase a los circuitos comerciales del turismo.

Pero aun siendo estas cuestiones importantes, el factor de desarrollo decisivo fue la ausencia casi absoluta de capital privado y público que apostara por potenciar el sector. Una limitación que se observa con facilidad a la hora de poner en funcionamiento la maquinaria turística y en la configuración de unas dotaciones mínimas en materia de infraestructuras. De esta forma, aspectos internos potenciadores *a priori* del desarrollo turístico, como precios bajos del suelo, poco valor agrícola de la zona litoral o la existencia de mano de obra barata, quedaron en un segundo plano ante la absoluta falta de financiación.

Hasta la década de los años 90 del pasado siglo, destaca de forma constante la consideración del turismo como una actividad económicamente relevante pero siempre futurible. Aquellos que de alguna u otra forma aprecian, en consonancia con lo que pasa en las islas centrales, el turismo como una alternativa económica a la situación de atraso económico insular, reconocen y lamentan las importantes carencias de infraestructuras, la escasa disponibilidad de recursos financieros para su expansión y el nulo apoyo institucional a la industria (situación nada satisfactoria para la realización de esta actividad). De ahí que se concluya que «sin hoteles con agua corriente, paradores y carreteras asfaltadas, no se puede pensar que la Isla reciba nunca turistas» (Padrón Machín 1964).

En un amplio periodo, El Hierro no exhibe valores positivos para ninguno de los factores que explican la localización de las actividades turísticas. Hasta la construcción del aeropuerto (1972), las dificultades en el desplazamiento habían impedido, por encima de cualquier otro factor, el ensayo de producciones turísticas semejantes a las que se articulaban por otras islas del Archipiélago, el denominado «turismo de masas».

La única forma de entrar y salir de la Isla, tres barcos (*correillos*) de arribo semanal, había condicionado una práctica conocida técnicamente como «preturística». La escasa accesibilidad discriminaba a la Isla del modelo turístico masivo que visitaba otras localizaciones de Canarias. A El Hierro acuden en estos años unos turistas que se sienten atraídos por lo exótico y que se desplazan en escaso volumen, de forma doméstica e individual, dispuestos a correr la aventura de visitar una isla casi desconocida (Hernández Luís 1999: 543-544).

La distancia física entre las islas capitalinas y El Hierro hace que la realización del viaje sea muy gravosa en términos temporales y monetarios. Además de las incomodidades lógicas de un servicio exiguo y poco apropiado para el ocio, influyen también la inexistencia de un puerto hasta 1960 y las dificultades técnicas para el atraque durante buena parte del año en el construido tras la citada fecha (por lo que la visita podía ser suspendida o alargada dependiendo de circunstancias marítimas).

La estructura receptiva y las infraestructuras para el ocio eran, en términos cuantitativos y cualitativos, prácticamente inexistentes. El alojamiento respondía aún a las necesidades de una economía rural ajena a la posible llegada masiva de visitantes. Es decir, basado en fondas y residencias con una disponibilidad de unas veinticinco plazas.

Sus clientes serán básicamente funcionarios que por distintos motivos debían residir en la Isla (jueces de instrucción, notarios, etc.) y algunas personas que la visitaban periódicamente, con fines comerciales casi siempre. A éstos se añaden algunos visitantes que ocasionalmente y por referencias, casi sin rumbo preciso, se acercaban a la Isla para pasar un par de días. Por último, deben contabilizarse también los eventuales viajeros en tránsito hacia otras islas, que solían emplear las pocas horas que demoraba su escala en el

puerto insular para trasladarse hasta la capital, Valverde, y, en algunos casos, pasar algunas noches allí hasta salir en el siguiente buque-correo.

Estos contados visitantes permanecen muy pocos días en la Isla, teniendo que soportar muchas incomodidades y múltiples inconvenientes. Hay que tener en cuenta que el viajero al llegar queda librado a su propia suerte, pues no existe infraestructura alguna de recepción. Puede, eso sí, coger un coche o autobús y llegar a Valverde y, de ahí, a pocos sitios más podrá acceder, pues la situación de las carreteras y caminos vecinales en nada invitaba a un recorrido por la Isla.

Tampoco el turista se encontrará sobrado de toda una serie de servicios complementarios básicos para la comodidad y seguridad, como son: servicios sanitarios, agua, energía, combustible, etc.

Las instituciones locales mantenían una indiferencia absoluta ante esta lamentable situación, apostando por el mantenimiento de las tradicionales formas y fuentes de extracción de recursos: «todo lo que en este aspecto del turismo hay que hacer en El Hierro compete al Cabildo, la entidad que no hace nunca nada ni se ha preocupado en ningún momento por el problema» (Machín 1964).

Hasta períodos recientes no se hace nada por resaltar, en forma de propaganda, los atractivos turísticos insulares. Algunos aficionados a la fotografía, con más o menos acierto, difundían de manera particular algunas vistas de la Isla, ajenos a cualquier política de promoción. Y es que la indiferencia institucional hacia el turismo fue prácticamente absoluta. Al no responder a sus intereses materiales, la actividad se mantuvo como un aspecto o una cuestión ilusoria y futurible para la Isla. El escepticismo sobre las posibilidades turísticas se registra entre los sectores relevantes desde el punto de vista económico. Cómodamente asentados en sus negocios seculares y especulativos, no invierten el capital necesario para un empuje interno del sector. Así lo describe la siguiente cita: «La verdad es que no sabemos para que se requieren los inmensos capitales que se tienen en casas bancarias de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. Puede resultar para los herreños que tienen esos dineros cómodos para vivir de sus intereses, pero no tan rentable como emplearlos en una industria que va a iniciarse en su isla con las mejores perspectivas» (Padilla 1972).

Era evidente que la falta de comunicaciones, las limitaciones de agua corriente, luz eléctrica y carreteras significaban un duro inconveniente para el desarrollo turístico, pero estas perspectivas de desarrollo se anulaban definitivamente ante la indiferencia de los propios herreños: «Diríase que quieren ver primero pulular los turistas por las calles en busca de hospedaje para luego hacerlos. Desde luego en El Hierro, por exceso de audacia, no se arruinará nunca ningún industrial» (Padilla 1968).

No será hasta que se produzca la entrada de capital estatal (Aeropuerto, Parador y Albergue de Turismo) cuando se dinamice modestamente y con unas particularidades especiales el sector turístico en la Isla, cuestión que trataremos a continuación.

### **3. LA EXPANSIÓN DEL TURISMO EN ESPAÑA Y SU INFLUENCIA EN LOS INTENTOS FRUSTRADOS DE INCORPORAR LA ISLA A LA DINÁMICA TURÍSTICA REGIONAL**

El I Plan de Desarrollo franquista es de absoluta relevancia en la configuración de las dos grandes infraestructuras estatales herreñas. En el mismo, se deja claro que el turismo es «un sector decisivo, dentro del sector exterior, para el equilibrio de la balanza de pagos [y de gran capacidad] para promover el desarrollo económico en zonas atrasadas» (Comisaría del Plan de Desarrollo 1964: 149). El Plan estudia tanto la demanda como la oferta y, con sus datos, estima la urgente necesidad de ampliar la oferta alojativa en la práctica totalidad del Estado. Para ello prevé una inversión pública creciente: de 315,1 millones de pesetas para 1964 se pasa a 410 millones en 1967 (Velasco 2004: 150), aportes económicos destinados a construir obras de infraestructura turística con créditos procedentes del Ministerio de Obras Públicas y ejecutados por este mismo departamento. En este objetivo de ampliación de la oferta turística, «la Administración no puede limitarse a la mera función de vigilancia y ordenación de las iniciativas privadas, sino que ha de apoyar las mismas y ha de suplir su falta en caso necesario» (Comisaría del Plan de Desarrollo 1964: 65). Para ello, extendería la Red de Alojamientos del Estado allí donde el capital privado no interviniera. Éste será el principal fundamento que explica la construcción de infraestructuras turísticas en espacios como el herreño, que, como hemos comentado, se encontraba ajeno absolutamente a cualquier interés interno por el sector.

La redacción de expedientes para la realización de infraestructuras turísticas en la Isla se realiza a expensas de manifestaciones externas, pues en ningún momento el Cabildo insular se dirigirá a entes superiores demandando el desarrollo turístico isleño. No será hasta diciembre de 1971 cuando, a instancias del Delegado Provincial del Ministerio de Información y Turismo, se discuta por primera vez en un pleno del Cabildo insular el señalamiento y propuesta de lugares idóneos para futuras instalaciones hoteleras.

Por tanto, la adopción del sector turístico en El Hierro se fija en un clima de euforia nacional, pero en ningún caso se trata de una reclamación manifiesta por parte de los detentadores del poder político y económico local. Por el contrario, es una actividad alimentada desde la iniciativa estatal, que había apostado por un crecimiento continuo de los alojamientos, basada en la idea de crecer aumentando la oferta en la totalidad del país, incluso en aquellas localizaciones, como la herreña, en la que la inversión privada había hecho oídos sordos a las distintas políticas de ayudas al desarrollo turístico y se mantenía, con la única excepción de un fracasado Plan Tamaduste, del que hablaremos posteriormente, en sus tradicionales actividades agrícolas y ganaderas.

Será por tanto el Estado quien, como empresario, establezca las primeras infraestructuras modernas para la explotación del ocio a través de dos instalaciones, el albergue de turismo y el parador nacional, ambos de titularidad pública.

#### **3.1. El albergue de turismo**

El albergue de turismo situado en la villa de Valverde, programado con capacidad para veinte camas por un presupuesto inicial de 1.800.000 pesetas, se inicia en 1964 con

graves problemas. De entrada, se corre el riesgo manifiesto de que la obra quede desierta ante la nula atención recibida por contratistas e inversores locales. Ante esta eventualidad y a instancias de la Delegación de Gobierno, el Cabildo comisiona a su presidente para que se persone en la subasta.

Los terrenos donde se situaría la instalación debían ser brindados por el Cabildo insular, remitiendo esta institución los datos sobre un solar situado en el casco urbano de Valverde, en las proximidades de la iglesia matriz y próximo igualmente al edificio del Ayuntamiento. El solar ofrecido es desestimado por la Dirección General de Arquitectura, al necesitar obras de adaptación por un valor que no estaba presupuestado, razón por la cual solicitan el compromiso por parte del Cabildo insular de sufragar los gastos añadidos o, en su defecto, la designación de una nueva ubicación. Esta rectificación sucede cuando ya se habían iniciado reformas en el inmueble previsto, a la altura de julio de 1965 y tras la pertinente subasta local. Los reparos de la Dirección General de Arquitectura ocasionan la paralización de las actividades en mayo de 1966.

La suspensión de las obras obedece, a problemas técnicos de modificación del proyecto. Lo cierto fue que su interrupción causó un sinfín de alteraciones e infracciones en la edificación y redundó en el deterioro del hospedaje normal de la Isla, pues muchos establecimientos habían cerrado ante la inminente construcción del edificio (quedando la Isla con una oferta aún menor e inapropiada para el alojamiento).

En el año 1971, las obras siguen paralizadas. En carta al Jefe de la Sección de Contratación del Ministerio de la Vivienda, el delegado del Gobierno describe el inmueble y el sector turístico de esta dramática forma:

Sería importantísimo activar la tramitación para que nuevamente dieran principio las obras y por tanto la terminación de las mismas, por las siguientes razones:

1. Para evitar los comentarios poco favorables sobre unas obras del estado paradas hace cinco años.
2. Para no tener que estar actualizando los presupuestos de las mismas permanentemente por aumento de salarios y material.
3. Por estar próxima la terminación del aeropuerto de esta Isla.
4. Por no contar con ningún establecimiento de su clase.
5. Por estar tomando un auge enorme el movimiento de viajeros tanto nacionales como extranjeros y
6. Por estar perdiendo considerablemente la obra ya realizada (Correspondencia 1971).

Por todo ello, solicita una nueva ubicación y que ésta se incluya en el Plan de Obras del Ministerio de la Vivienda para ese año. En ese momento el proyecto enfrenta un nuevo inconveniente: a la hora de tramitar el expediente se plantea un grave problema en la forma de adjudicación, toda vez que se pretendía, por parte del Cabildo, que fuese el mismo contratista que había iniciado las obras en su momento quien se hiciese cargo del resto de la misma. Tal propósito, reclamado desde las autoridades herreñas, chocaba con los criterios de contratación del Ministerio de la Vivienda, que establecía un nuevo

pliego de condiciones sin tener en cuenta derechos contraídos sobre obras no concluidas con anterioridad.

En octubre de 1972, el presidente del Cabildo desbloquea los problemas burocráticos planteados en una entrevista con el ministro de Información y Turismo y anuncia la continuación del albergue y, al año siguiente, se invita al contratista inicial a liquidar las obras realizadas. Por su parte, desde el Ministerio de la Vivienda se mantiene la oposición a que se considere obra nueva la continuación de otra anterior. Comienza por este motivo un largo litigio, con abundante documentación epistolar entre el Cabildo y la Delegación de Gobierno, por un lado, y distintos departamentos del Ministerio de la Vivienda, por otro, que concluye en 1976 con la aprobación de la contratación de las obras de terminación del albergue por el contratista inicial.

Ya ha pasado más de una década desde el inicio del expediente, la obra aún es una simple construcción y Valverde sigue sin tener una instalación alojativa para turistas. Y no lo será nunca, pues en la década de los años 80 el Cabildo retomó esta instalación, pero no con una finalidad turística sino geriátrica.

### 3.2. El Parador

La idea de construir un parador de turismo en la Isla arranca en el año 1964, haciendo uso de los programas estatales de inversiones, que decían:

Entre las atenciones que reclama el turismo destaca principalmente la ayuda a la construcción de hoteles, albergues y paradores. Se considera que las inversiones en este sector son rentables a corto plazo, por lo que parece conveniente concederles carácter preferente (Esteve Secall y Fuentes García 2000: 114).

En estos años, el por entonces Gobernador civil de la provincia lanza la idea de que sea en el litoral de Valverde, en la zona de El Tamaduste, donde debería construirse la citada instalación.

La inexistencia en la Isla de un edificio patrimonialmente destacado que pudiese ser reconvertido en una infraestructura hotelera de las dimensiones y servicios exigidos, obligaba a la construcción de un nuevo inmueble. Las autoridades herreñas, que como sabemos no habían reclamado inversiones al respecto y sí manifestado desinterés por el desarrollo de esta actividad, ven en la creación del Parador y en las infraestructuras turísticas que el Estado insiste en realizar una gran posibilidad de rentabilizar sus terrenos, hasta ese momento escasamente valorados. De esta forma, se procede a declarar el litoral comprendido entre el Puerto de La Estaca y el Tamaduste como la zona más interesante turísticamente. Así, el sur queda aislado de la posibilidad de incorporarse a esta actividad. Esta elección local es apoyada por el Gobernador civil. En su visita a la Isla, se le muestra como preferente y única posibilidad la que se denomina «zona turística del Tamaduste».

La exposición del Tamaduste como la única zona oportuna para el desarrollo turístico se convertirá en una constante. Semanas después de la comentada visita del Gobernador civil, la Isla recibe también al ministro de Información y Turismo Manuel Fraga Iribarne. Nada más llegar, y tras el pertinente recibimiento en el Puerto, es dirigido de inmediato

hacia el Tamaduste, donde además se le informa del proyecto ideado para construir una ciudad de vacaciones en la zona.

A finales del año 1967, el ministro Fraga Iribarne vuelve a la Isla. Justo ese año, el Consejo Económico Sindical acababa de aprobar, en la ponencia destinada a turismo, la dotación de sendos paradores para las islas de La Gomera y El Hierro. El asunto estaba relacionado con los sondeos que técnicos del Ministerio de Información y Turismo habían realizado en la Isla para determinar el lugar de instalación más idóneo. Pero, en contra de lo esperado, la decisión final desestima El Tamaduste y elige otra ubicación: la zona de Las Playas, en el sureste insular.

La razón del cambio de localización tiene que ver con la aplicación del Decreto de 4 de abril de 1952, ratificado en 1956, por el que se regulaba la creación de albergues y paradores. Esta norma impedía la instalación de un parador a menos de diez kilómetros de distancia de otros establecimientos análogos erigidos por la iniciativa privada. El objetivo era, por un lado, instruir una clara diferenciación entre ambas modalidades y, de otro, abrir al turismo otros puntos carentes de este servicio y evitar una concentración puntual.

Por descontado, esta disposición chocaba frontalmente contra las apetencias de poner en producción turística la zona del Tamaduste como ciudad de vacaciones, por lo que se decidió modificar la localización del parador pero sin que éste saliera del municipio de Valverde. De ahí que el emplazamiento definitivo se trasladara hacia Las Playas, al sureste de la Isla. Una iniciativa oficialmente refrendada en la segunda visita del ministro.

Las crónicas hacen hincapié en que la decisión final del ministro fue la que motivó el cambio de ubicación. Aunque existen otros argumentos al respecto que indican intereses particulares en la elección.

La aprobación final se realizó en mayo de 1968, aun cuando la zona elegida presentara duros inconvenientes para su emplazamiento, entre ellos, y quizá el más decisivo, el de su aislamiento.

El paraje conocido como Las Playas está situado al sureste, a unos 12 kilómetros del Puerto de La Estaca. Se trata de un extenso litoral enmarcado por un escarpe semicircular de unos 8 Km de diámetro, al pie de una ladera de extraordinaria pendiente. El acceso a esta parte de la Isla era poco menos que imposible, aunque los propietarios de sus terrenos aprovechaban sus abundantes pastos y plantas forrajeras en épocas concretas del año. Para ello, descendían estacionalmente por un tormentoso camino en zigzag desde los barrios de Taibique, Las Casas, Isora y La Cuesta, situados sobre los ochocientos metros de altura.

La ausencia de acceso, más allá de este irregular y estrecho camino, hacía imposible transportar los materiales de construcción. Tampoco era viable acceder por mar, pues, aunque la zona presenta una extensa playa de cantos, no existe un lugar adecuado para el atraque de embarcaciones grandes (en un mar casi siempre turbulento). Unas objeciones que obligaban a realizar primero una carretera, a fin de poder acarrear los materiales necesarios.

Con un presupuesto de 6.887.667,88 pesetas, el Ingeniero de Puertos de la provincia traza entonces una vía a través de la costa. La obra salió a concurso en el *Boletín Oficial del Estado* de fecha 4 de octubre de 1968.

Los 11 kilómetros de este imprescindible trazado daban comienzo en el Valle de Temijirque, siguiendo prácticamente en línea recta al borde del litoral hasta Ajones, donde un

túnel de ciento cincuenta metros atravesaría el escarpe por el norte, penetrando así en la Bahía de Las Playas a través de la zona conocida como La Bonanza. La carretera, que en ciertos tramos sería propiedad del Estado mientras que el resto correspondería al Cabildo, no partía de la carretera central. Se iniciaba a una distancia de unos tres kilómetros de ésta, en un punto donde la central enlazaba con el camino vecinal de Temijiraque, obra construida años antes por la Corporación insular para dar salida a los frutos de este Valle. El presupuesto correría a cargo de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos y de la Mancomunidad Interinsular de Cabildos, contando con apoyos puntuales procedentes del Estado<sup>1</sup>.

La construcción de esta carretera retardará la puesta en marcha de la instalación turística. En 1972, cuatro años después de haberse subastado la obra, se dio fin a la primera fase. Si bien había sido fácil en los primeros seis kilómetros, se había complicado en los dos últimos por haber tenido que cortar con tractores las rompientes marinas y zonas acantiladas en las proximidades de la Punta de La Bonanza. A estos inconvenientes técnicos se añadieron otros administrativos, como la renuncia del contratista que inicialmente obtuvo la subasta, así como la muerte por accidente del otro contratista a quien con posterioridad le fue encomendada la obra. Todo esto hizo que el desmonte se retrasara. Además, la extrema peligrosidad de la vía y lo tormentoso del mar en esta zona motivó continuas suspensiones de la actividad a su paso por los acantilados de La Bonanza.

Solventados estos problemas se reanudó el proyecto de carretera, terminándose parcialmente (primera fase) a mediados de 1972. En ese intervalo se modificaron los planos y el Parador inicial, concebido para treinta plazas por un presupuesto de 29.000.000 de pesetas, se sustituye por otra edificación de ciento cuatro plazas, piscina y muelle deportivo que se internaría en el mar setenta metros. Una modificación muy en la línea con lo expuesto en el Tercer Plan de Desarrollo (1972-1975), por el cual se potenciaba la Red de Paradores Nacionales. La ampliación supone una significativa variación presupuestaria, que eleva en 18.023.000 pesetas sobre el coste inicial. Una cantidad que debían sufragar a medias el Estado y la Mancomunidad de Cabildos y a la que era necesario agregar la concesión de subvenciones del Paro Obrero para la reparación y obras de acondicionamiento de Las Playas, que, por un importe de 500.000 y 1.400.000 pesetas, concede el Gobernador civil. En 1974 se emprenden las obras del nuevo proyecto de Parador.

En estos años, aún el problema de acceso al Parador es manifiesto. En 1976 todavía quedan tramos por concluir: adjudicados a Ferrovial por un presupuesto de 21.437.000 pesetas se encontraban en ejecución los más próximos a Las Playas, mientras otros, los ejecutados en primera instancia, se dañaban sensiblemente. Además, quedaba la construcción del túnel de 700 metros previsto en el anteproyecto general del camino de acceso al Parador y cuyo objeto era salvar el acantilado.

Esta última obra se apartaba de las posibilidades de la Comisión de Servicios Técnicos de la Mancomunidad de Cabildos, pues su coste inicial (62.923.803 pesetas) se hallaba muy por encima del presupuesto que anualmente venía correspondiendo a esta provin-

---

1 «Cabe destacar que el ministro señor Fraga Iribarne ha querido también intervenir en el trazado de esta vía y de otras que han de conformar aquella zona para no malograr las posibles urbanizaciones que allí se realicen» (Masandi 1968).

cia en la distribución interprovincial de crédito destinado a la ejecución de los Planes Provinciales. Sin embargo, la necesidad del túnel era absolutamente insoslayable para la utilización permanente del camino de acceso al Parador. Por ello, con fecha 18 de octubre y 2 de diciembre de 1975 se solicitan, a través de la Subdirección de Planes Provinciales, una subvención al Ministerio de Obras Públicas, con carácter urgente y extraordinario, de 62.913.803 pesetas para la realización de dicha obra. Pero no recibe contestación.

Se suponía que la empresa Ferroviaria debía culminar los tramos necesarios para el acceso al Parador en el transcurso del año 1976. Por ello, el Cabildo insular dirige un escrito a la Mancomunidad Interinsular de Cabildos para que asuma, por medio de la Subdirección de Inmuebles y Obras, la dotación de mobiliario y decoración del edificio del Parador. Dicha institución se hace cargo, saliendo a subasta en mayo de 1977.

Pero los tramos de la carretera ejecutados siguen en pésimo estado y es imposible transitar por ellos, ya que se encuentran derribados en amplias zonas y con desprendimientos en otras. De esta forma, a pesar de que la instalación estuviese concluida casi en su totalidad desde finales de 1976, no podía ser utilizada por la imposibilidad de acceder a ella. El Parador corre por este motivo el riesgo de perderse por desuso:

Así, a finales de la década, terminado, amueblado y decorado el edificio, establecido el alumbrado de alta tensión y con todos los servicios operativos, el Parador de las Playas sigue sin entrar en servicio debido a la escasa idoneidad de su acceso programado, transitable sólo determinadas épocas del año. Esta seguirá siendo la principal cuestión y objeto de reclamaciones constantes hacia las administraciones competentes hasta su inauguración definitiva en los años 90. En la actualidad es su principal instalación hotelera.

### **3.3. El plan de desarrollo urbano-turístico de El Tamaduste**

El Tamaduste es un caserío situado en el litoral noreste a unos 10 kilómetros de Valverde sobre lavas recientes. Caracteriza este enclave una cala o piscina natural de aproximadamente 200 metros de largo por 50 de ancho, consecuencia del contacto de la lava con el mar.

Era El Tamaduste propiedad y lugar de recreo de las clases acomodadas de la capital insular, Valverde. Residían estacionalmente en pajeros de piedra seca disfrutando tanto del litoral como de los frutos de viñas e higueras de la zona. Con el tiempo estos pajeros se transformaron en casas de mayor o menor nivel, que acabaron siendo, tras la construcción de la carretera a Valverde, domicilio habitual de muchos propietarios. En la década de los sesenta, este enclave se llena de expectativas urbanísticas como consecuencia de la instalación del aeropuerto en la zona próxima de Los Cangrejos, la declaración de zona como de preferente localización turística y el manifiesto apoyo por parte de las primeras autoridades estatales y regionales.

La zona en los 60 es considerada como de gran porvenir turístico y, al calor de estas perspectivas, comienza un proceso de compra-venta de parcelas junto a la solicitud de permisos para la construcción de edificaciones de ocio.

Las posibilidades económicas suscitaron el encargo en 1965 por parte del Ayuntamiento de Valverde del proyecto Plan de Urbanización del Tamaduste, primer documento de planeamiento elaborado en la isla de El Hierro y único ensayo de desarrollo turístico

para esta etapa. La urbanización diseñada abarcaba 300.000 metros cuadrados, en su mayoría malpaíses de propiedad municipal, que la Corporación pretendía enajenar a particulares, además de propiedades tradicionales, en su mayoría pequeñas parcelas situadas en las proximidades del caserío dedicadas a viñas e higueras.

La piscina natural recibía un tratamiento especial en el proyecto. Valorado como elemento fundamental de atracción turística no sólo de la zona sino de la Isla, se consideraba un subplan específico para su embellecimiento, preservando su aspecto natural y dotándola de los servicios necesarios, así como de cómodos accesos desde una serie de paseos peatonales en su contorno.

En el área de influencia de la ensenada se admitía la edificación, abierta y cerrada, con jardines delanteros, eliminándose el tráfico rodado en los márgenes de la piscina. Preveía el plan que en torno a 90.000 m<sup>2</sup> fuesen «ciudad-jardín» de una o dos plantas, mientras que 40.000 m<sup>2</sup> fuesen de edificación abierta de hasta cuatro plantas. Además, estaban previstos servicios religiosos, culturales (escuelas), administrativos (correos, teléfonos, etc.), recreativos (cine, complejo deportivo, etc.), sanitarios y comerciales. Diseña también el plan los aparcamientos necesarios para la densidad de vehículos previstos. Por último, las zonas verdes se distribuyen por toda la urbanización.

En cuanto al viario, el plan trazó una vía principal continuadora de la carretera general, la cual da acceso a dos secundarias, una de ellas en forma de circunvalación bordea la zona urbanizada.

Económicamente se desglosó el plan en dos partes. Por un lado, estaría el acondicionamiento de los márgenes de la piscina, obras que se financiarían de manera preferente a través del Banco de Crédito acogiéndose a la línea de ayudas prevista por el Ministerio de Hacienda para las corporaciones locales radicadas en zonas turísticas. El resto, o sea, la ejecución de las calles con sus servicios correspondientes, debería ser sufragado por los compradores de los solares circundantes, en proporción a los metros lineales de fachada a la calle de cada solar.

La urbanización fue promocionada en los medios de comunicación por parte de su promotor principal, el Ayuntamiento, que ve en el empuje del próximo aeropuerto una oportunidad para obtener rentas de un litoral improductivo. Para ello elabora una maqueta explicativa del plan, que fue exhibida en un escaparate de una conocida inmobiliaria de Santa Cruz de Tenerife. El objetivo fundamental era captar el necesario capital externo que invertiría en la compra de unos terrenos de bajo precio pero con notables expectativas de ganancia, es decir, estaríamos ante una clara maniobra especulativa patrocinada desde el consistorio al elaborar un plan exclusivamente para vender parcelas.

Una serie de acontecimientos paralelos nublaron este prometedor negocio. El principal: la tardanza en la realización del aeropuerto, que no se inaugura hasta 1972. Esta situación retrasa la necesaria inversión externa ante el nulo apoyo de capitales internos.

De esta forma, el Plan urbanístico de Tamaduste se suspende administrativamente por la Comisión Provincial de Urbanismo, a la espera de la redacción del necesario Plan General de Ordenación. Es en estos años cuando se retoma el proyecto en un intento por parte de la Corporación municipal de incluir en el Plan General de Valverde las directrices que para la zona recogía el Plan Urbanístico.

Pero estamos en otra época. Canarias vive los azotes de la crisis de 1973 y sus consecuencias en la demanda turística y el modelo turístico asumido en el Plan General se enfrenta frontalmente al desarrollismo establecido en el Plan Tamaduste. Así, restringe el crecimiento urbano en la zona litoral justificándolo de la siguiente manera:

No se trata de despreciar las inversiones de la iniciativa; se trata de orientar el desarrollo turístico hacia alternativas específicas acordes con la realidad herreña y ponderadas con la realidad general del sector. Su sensibilidad a las rentabilidades a corto plazo y su factor de fuerte acelerador económico con los consiguientes riesgos de desequilibrio y caída deben ponderarse más allá de los índices macroeconómicos, contemplando los prejuicios para las clases trabajadoras y obligándose a controlar los niveles de oferta, con el realismo de las iniciativas, y los compromisos a establecer (PGOUV 1977).

De esta forma apuesta el Plan General por un modelo que cuide, potencie y conserve el paisaje, con desarrollos turísticos que aprovechan el suelo útil costero bajo las premisas de «bien muy escaso», eligiendo para ello las zonas con criterio de óptimo uso el suelo. Propone específicamente el Plan General que los terrenos del Tamaduste, salvo aquellos que en el momento de la redacción no fuesen urbanos, se marcaran como suelos urbanizables turísticos, insistiendo en la calidad del entorno y en los crecimientos poco densos, sometiendo posibles planes parciales a las características del paisaje. Declara como suelo no urbanizable de protección de paisajes, por su sobresaliente valor, el malpaís de la Montaña del Tesoro y las laderas de lapillis (sector norte), es decir, la zona de mayor expansión urbanística en el Plan Tamaduste.

Con estas determinaciones generales, se aborta la posibilidad de construir en El Tamaduste la gran ciudad de vacaciones prevista. A finales de la década de los años 70, el proyecto de urbanización turística de El Tamaduste es un fracaso absoluto. Su orientación urbanística se dirige hacia los residentes que, beneficiados por las mejoras en las comunicaciones y la llegada de capitales procedentes de la emigración y el auge del sector servicios (administración), proceden a edificar los solares y sus antiguos *pajeros* (situados en el interior del núcleo de El Tamaduste, convertido a partir de este momento en lugar de esparcimiento local y, eventualmente, en pisos y casas de alquiler para foráneos, sobre todo trabajadores de la Administración en Valverde). No será hasta la década de los noventa cuando comiencen a edificarse apartamentos para el turismo regional.

#### **4. LA TÍMIDA APERTURA A LA ACTIVIDAD TURÍSTICA, LA APUESTA SOSTENIBLE**

En la década de los años 80, El Hierro deja definitivamente de ser una sociedad agrícola y ganadera desplazándose la mayoría de su población al sector servicios y a las obras públicas. En estas fechas, el primario herreño tenía ya un carácter simbólico, por una conjunción de factores. De una parte, la escasez de agua: muchos agricultores y ganaderos continuaban, como antaño, mirando al cielo invocando lluvias, al carecer de un plan hidráulico insular que les proporcionara los aportes de agua necesarios para su

actividad. Además, se mantiene una agricultura, salvo en el caso de unas pocas hectáreas de riego en el Valle de El Golfo, con producciones escasas e irregulares y con un reducido rendimiento económico, que en la mayoría de las veces se difuminaba en los gastos de producción. En segundo lugar, estaba la competencia que en los mercados insulares tenían los productos herreños, por parte de productos subvencionados importados, más baratos aunque de peor calidad. Por último, señalar el atropello constante al que estaba sometido el sector primario insular por parte de los intermediarios, que fijaban el precio final de mercado, obteniendo beneficios de hasta el 500% sobre la renta pagada al productor. Esta conjunción de condicionantes trajo un fenómeno de desruralización masivo que se vio compensado con un riada de millones procedentes: del reparto de los presupuestos de la Comunidad Autónoma, de ayudas e inversiones procedentes de la Unión Europea y de la circunstancia que para la estabilidad política del gobierno regional supuso el voto de los dos diputados herreños en el parlamento regional, cuyas decisiones políticas traían directamente contrapartidas económicas e inversiones para la Isla.

Al calor de esta política inversora estatal en la Isla, se construyeron carreteras, se amplió la atención sanitaria, se construyeron miradores, se acondicionaron playas y piscinas naturales, se edificó el balneario en el Pozo de la Salud (Sabinosa) y la práctica totalidad de la isla logró tener los servicios esenciales de alumbrado, agua corriente y teléfono. Ahora bien, a pesar de las indudables mejoras, el análisis de la situación de El

**Cuadro 1**  
**CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA OFERTA HOTELERA EN 1984<sup>2</sup>**

Municipio	Hotel tipo y categoría	Número de Habitaciones	Anti-güedad	Procedencia	Origen del capital	Empleo Medio/ Empleo Cua-lificado
Valverde	P.N. El Hierro (H***)	47	1980	Red de paradores	Estatal	28/-
	Boomerang (H*)	17	1983	Independiente	Hierro	3/-
	Casañas (HR*)	11	1971	Independiente	Hierro	Familiar/-
	Sanfley (HR*)	13	1976	Independiente	Hierro	Familiar/-
Frontera	Kai Marino (H*)	3	1973	Independiente	Hierro	Familiar/-

Fuente: Metra/Seis (1984: 2-103).

<sup>2</sup> Anecdóticamente, destacar que en la isla se encuentra el denominado como «Hotel más pequeño del Mundo». Tiene apenas 600 m<sup>2</sup> de superficie edificada, nueve metros de altura y tan sólo cuatro habitaciones dobles.

Hierro a partir de esta década es el de una ruina absoluta de sus sectores productivos tradicionales y el mantenimiento del nivel de vida de sus habitantes a través de una política de subvenciones infraestructurales canalizada preferentemente por la primera institución insular, el Cabildo.

A pesar de este incremento inversor, a mediados de la década la oferta hotelera seguía siendo deficiente y carente de los servicios mínimos que se demandaban para la moderna actividad turística.

Este escenario hotelero se completa con una nula oferta de apartamentos, aunque sí existían algunas casas particulares que se ofrecían en alquiler por temporadas, muchas de ellas segundas residencias de los locales.

En este contexto de escasa participación del turismo en la economía insular, se formulan una serie de criterios, objetivos y soluciones por parte del Cabildo Insular, en un intento de dirigir de forma voluntaria el futuro económico de la Isla.

Se plantean entonces varios escenarios estratégicos: uno considerado «espontaneista, dejar hacer», una opción que se dice podría ser apoyada por una parte importante de la población, pero que determinados condicionantes derivados de la legislación, destacándose especialmente la Ley de Espacios Naturales que excluía la transformación de una significativa porción del territorio herreño, hacía el modelo inviable de facto.

La segunda, u «opción desarrollista», pasaría por la homologación insular a situaciones semejantes realizadas en otras islas. Esta segunda alternativa obligaba a ampliar las infraestructuras e incluso a la construcción de un nuevo aeropuerto, ante la imposibilidad de ampliación del existente, a la integración insular en los circuitos de la principal actividad del Archipiélago, el turismo de masas, y a la consiguiente construcción de un medio urbanizado denso inexistente hasta el momento.

La tercera y última opción fue la denominada «ecologista radical». Venía a considerar la isla como un espacio virgen, preservado «del dislate desarrollista acaecido en otras islas». Se apostaba en este modelo por «cerrarse» ante todo intento o posibilidad de transformación vía desarrollo turístico. Esta opción significaba confiar y apostar únicamente por la base económica agrícola y ganadera tradicional, cuya situación de supervivencia subvencionada y la imposibilidad de conseguir compromisos de continuidad en la asignación, era notablemente difícil.

Desde el Cabildo se asume entonces que «la cuestión aquí, por efecto demostración de las otras islas es hoy, al igual que en éstas, el turismo» (Oficina Insular de Urbanismo y Vivienda 1987:8), aún cuando se rechazara la dependencia turística como único sector. Aparece entonces por primera vez lo que se denominó como «cuatro patas para la economía herreña: agricultura, ganadería, pesca y el nuevo turismo» (Oficina Insular de Urbanismo y Vivienda 1987:9), como forma de matizar la *turistización* de la Isla.

El turismo en El Hierro es planteado entonces como una necesidad, vinculada a una situación de inestabilidad política y riesgo de pérdida de su carácter subsidiado. Y se asume una opción desarrollista con matices, afirmando que «los síntomas de a dónde puede ir, permiten desconfiar de esa evolución espontánea, que encerraría el peligro de quebrar las características y oportunidades de la Isla, para convertirla en una indiscriminada y porción menor de un producto turístico indiferenciado y genérico que hoy se da en las islas Canarias y para que El Hierro no cuenta con condiciones competitivas» (Oficina

Insular de Urbanismo y Vivienda 1987:9). En esta línea, desde las autoridades herreñas se reconoce que si no se interviene se producirá la evolución de un modelo turístico espontáneo y que ante la crisis de los sectores económicos tradicionales sólo cabría pensar que se abriría paso un modelo que acogiese las migajas del producto turístico de masas regional, en su versión más degradada. De ahí que se planteen una estrategia distinta que denominan genéricamente como «otro turismo», basado éste en la complementariedad con las actividades tradicionales de base agropecuaria y pesquera, mantenedor de la condición de «isla auténtica», conservada y de un carácter «autóctono». Condiciones que no eran nada más que el reflejo de unas condiciones diferenciales de componente histórica que, en pleno auge y consolidación de nuevas formas alternativas de turismo, hacían que El Hierro fuese un producto ejemplar y singular en el mercado del ocio.

El año 1997 es decisivo para la estrategia. Este año, el Cabildo Insular aprueba el denominado Proyecto de Desarrollo Sostenible, un documento que se gesta para que sirva de manual u *hoja de ruta* de cómo actuar en materia de desarrollo socioeconómico. Desde el punto de vista turístico, en el Proyecto se apuesta por el denominado «turismo sostenible» como una forma continuista de aquella definición que planteamos líneas atrás y que se conocía como «otro turismo». En medio de una crisis ya absoluta de los sectores económicos tradicionales, se opta decididamente por promocionar toda una serie de valores naturales y rurales como marca de calidad de un producto turístico para un mercado alternativo al de masas, con estrategias puntuales tendentes a resaltar aspectos como: el senderismo, el deporte de aventura, actividades culturales, la salud y la belleza.

Las campañas de potenciación de esta tipología turística han supuesto una mayor afluencia de visitantes a la Isla<sup>3</sup> y, con ellos, la aparición de empresas de servicios turísticos que intentan cubrir la demanda de ocio y actividades en el medio rural: casas de turismo rural, servicios a excursionistas, empresas de alquiler de bicicletas, clubes de buceo, de parapente o hípicas, entre otros. De igual forma, para incentivar y orientar la afluencia, el Cabildo ha programado unas actividades fijas de difusión, como campeonatos de parapente, concurso de fotografía submarina, etc.

A pesar de los discursos elogiosos, la actividad turística en El Hierro ha transitado entre luces y sombras<sup>4</sup>. Son numerosos los reproches internos, sobre todo en aspectos claves, como el proteccionismo y la oferta de baja intensidad. En el primero de los casos, el conflicto estalla cuando se contraponen los afanes conservacionistas, de una parte, y la construcción de infraestructuras turísticas y residenciales sin orden, tipologías y sin adecuación a la normativa urbanística, de otra. No existe en la Isla cultura de respeto a la norma urbanística. De poco ha servido que desde 1995 la Isla contase con un Plan Insular de Ordenación que delimitaba y localizaba la actividad turística, pues la realidad urbanística llevaba a la proliferación de edificaciones diseminadas que actuaban en la

---

3 Según el ISTAC (2009), por nacionalidades para el año 2008 destacan los turistas de procedencia española, 10.560 (80,6 % del total); seguidos de los alemanes, con 1.061 (8,1 %); los británicos, 261 (1,9 %), y los italianos, 150 (1,1 %). El 60 % de los turistas dicen que acuden a la Isla buscando el reencuentro con la naturaleza, el mundo rural y la tranquilidad, un 25 % tiene el desplazamiento ligado a los negocios, un 8 % lo hace por motivos culturales y el 7 % lo hace para realizar distintas prácticas deportivas vinculadas con el mar, preferentemente el buceo. La motivación «sol y playa» es irrelevante.

4 Para un estudio específico sobre este tema, ver Martín de la Rosa, 2002.

práctica como una oferta turística encubierta<sup>5</sup>, con notables deficiencias infraestructurales, prestando en muchos casos servicios de mala calidad y suponiendo una competencia desleal con las legales.

Otro aspecto a destacar proviene de la política de subvenciones gestionada desde el Cabildo Insular y el grupo de acción local Leader en la Isla (ASHERO), tendente a la proliferación del denominado turismo rural o agroturismo.

El Cabildo ha realizado durante décadas una importante campaña de fomento de la rehabilitación de las antiguas viviendas campesinas, para que éstas formaran parte de una oferta legal de establecimientos turísticos. Para rehabilitar y hacerlo bien, se requiere mucho dinero, que sólo en parte financia el Cabildo y el grupo LEADER. Esto obliga a los propietarios a realizar un esfuerzo económico importante para acabar de acometer la inversión necesaria. De esta forma, sólo unos pocos son capaces de concluir el proceso de rehabilitación de los inmuebles y definitivamente poner en el mercado sus dependencias rurales. Por razones económicas, un número significativo de los propietarios de estas instalaciones no está vinculado al mundo rural, y en no pocos casos muchas de estas antiguas casas han sido adquiridas como inversión. En estas circunstancias, las ventas de dependencias rurales, muchas de ellas algunas auténticas ruinas, se han convertido en un creciente negocio especulativo de primer orden, con precios en algunos casos desorbitados.

Por último, no son pocas las voces que reclaman, a la sombra de las campañas institucionales llevadas a cabo desde el Cabildo, mayor número de turistas, llegando incluso a cuestionar la idea de isla sostenible.

**Cuadro 2**  
**CASAS RURALES. 2001-2006<sup>6</sup>**

	2001		2002		2003		2004		2005	
	Casas	Plazas								
Frontera	6	20	10	34	12	41	13	45	15	57
Valverde	13	44	20	65	24	83	27	98	31	124
Total	19	64	30	99	36	124	40	143	46	181

Fuente: Consejería de Turismo. Gobierno de Canarias.

5 La dinámica de construcción y rehabilitación de viviendas en los últimos tiempos está relacionada con la mejora de la residencia de la población local y con la idea de construir alojamientos para alquilar a los visitantes, ante la carencia de establecimientos turísticos, lo que supone un aumento de la función residencial de la Isla. Su localización en áreas estratégicas produce con frecuencia un impacto negativo en el territorio. La mayor parte de estas construcciones se realiza sin licencia municipal. El municipio de Valverde estuvo 27 años sin modificar su planeamiento municipal y en el año 2002 Frontera aprueba definitivamente su primer planeamiento municipal. Por su parte, El Pinar, municipio de reciente fundación, tiene su planeamiento general actualmente en redacción. Se estima la existencia de unas 1.100 camas ilegales [802 viviendas ilegales el año 2004, según el Gobierno de Canarias], cifra algo superior a la resultante de una ocupación del 80 % de las viviendas secundarias de la Isla, que compiten de manera desleal con la oferta regularizada [1.078 camas legales. AREA, 2006], sin pagar impuestos, pero usando los servicios necesarios.

6 Según el Cabildo Insular, el número de casas de turismo rural para 2009 se eleva a 78, lo que supone 309 plazas (Cabildo Insular, referencia oral).

**Cuadro 3**  
**PLAZAS HOTELERAS Y EXTRAHOTELERAS. 1994-2006**

	1994	1995	1996	1997	1998	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Extrahoteleras	355	363	363	559	573	600	635	657	672	707	746
Hoteleras	342	342	342	398	398	398	382	400	403	403	396
TOTAL EL HIERRO	697	705	705	957	971	998	1.017	1.057	1.075	1.110	1.142

Fuente: Anuarios Estadísticos de Canarias. Consejería de Turismo Gobierno de Canarias

## 5. LA EXPANSIÓN DEFINITIVA DEL TURISMO: EL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN TURÍSTICA INSULAR DE EL HIERRO

Con la aprobación reciente del Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de El Hierro, la Isla entra en una nueva etapa en cuanto a su evolución turística, al posibilitar este documento, que entró en vigor en enero de 2007, la construcción de un máximo de 2.500 plazas alojativas hasta el año 2012.

Se plantea este Plan, de acuerdo con la Estrategia Territorial y Turística establecida por el Plan Insular de Ordenación del año 2002 y en el marco legal de las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias (Ley 19/2003 de 14 de abril), una definitiva diversificación y modernización de su economía, «en tanto tendencia y en cuanto objetivo deseable».

En relación a la escala de los productos alojativos, el modelo de ordenación turística se define a través de tres componentes:

- El modelo turístico rural que se materializa su localización en asentamientos rurales y agrícolas en las medianías.
- Una nueva gama de productos turísticos a implantar en pequeñas células unifamiliares en régimen de unidad de explotación y/o pequeños hoteles o apartamentos integrados en su entorno físico.
- Nuevos complejos turísticos o polos ambientales de mayor escala (entre 120 y 240 camas) como oferta innovadora y constitutiva de un «salto dimensional», que exige mecanismo de homologación del producto y de control de sus impactos ambientales y territoriales. Este último producto turístico-alojativo, gira en torno a un «motor» hotelero de gama alta (4-5 estrellas) y a la proximidad de recursos naturales, paisajísticos, de ocio ligado al mar e histórico-culturales (ÁREA 2006: 5).

Para el Plan Territorial, el soporte principal de la actividad turística será el paisaje insular. En el caso de El Hierro, su imagen de «paisaje primigenio y no desnaturalizado por una explotación turística obsesiva y la imagen de lugar al margen del ruido vital de las sociedades contemporáneas» lo convierten en una oferta única. En este sentido, se reconoce como una virtud que la Isla haya quedado al margen del desarrollismo turístico, pues así quedó preservada de la depredación de las áreas costeras y ha mantenido una serie de valores de una Canarias preturística.

De la misma forma que se apuesta por esta imagen, se reconoce abiertamente que «la productividad/rentabilidad del sector primario es cada vez menor, debido a la competencia (desleal) de gigantescas empresas transnacionales que utilizan prácticas de máxima explotación y mínimo gasto... El pequeño agricultor y ganadero de El Hierro tampoco puede competir con éstos y, según los datos, ya no se produce relevo generacional en el campo: en un plazo de veinte años empezarán a quedar baldíos, sin nadie que los atienda» (ÁREA 2006: 21). Ante esta situación, el Plan apuesta por considerar la agricultura y ganadería como «la jardinería del turismo» y que estas actividades antaño estructurantes en su economía se convierten en apoyo decisivo al desarrollo turístico, al ser claves para el mantenimiento de una determinada calidad paisajística. Se consagra de esta manera una absoluta vinculación con el desarrollo turístico y, en este sentido, la Isla abandona el carácter complementario que el turismo tenía en el pasado de otras actividades productivas.

En torno al 25-40 % del crecimiento futuro se centrará en el Valle del Golfo; de un 25 al 30 %, en Valverde y de un 30 a 35 %, en el sur de la Isla. De las 2.250 nuevas camas turísticas previstas, al menos el 35 % deberían localizarse en asentamientos agrícolas o rurales a través de intervenciones de turismo rural. Los nuevos complejos o *resorts* turísticos podrían absorber hasta el 50 %. Mientras que el 15 % restante se reservaría para pequeñas actuaciones de carácter diverso en otros asentamientos costeros y de medianías. (ÁREA 2006: 6). De igual forma, se deja claro que «la especificidad del turismo de El Hierro reside en lo pequeño y en lo singular o irrepetible».

Se concentran los desarrollo turísticos en cuatro polos Turístico-Ambientales en una oferta mayoritariamente hotelera tipo *Resort* de 4 y 5 estrellas, con una fuerte dotación de ocio y recreo en emplazamientos contiguos. No se admiten en esta zona otros usos que no sean turísticos, no obstante se deja la puerta abierta a suelos residenciales turísticos sin superar el número total de camas asignado a cada sector.

#### **Cuadro 4** **DESCRIPCIÓN DE LOS POLOS TURÍSTICO-AMBIENTALES**

	Total camas	Prioridad de programación
La Restinga (Sectores E y O)	360	1
El Tamaduste	240	1
El Pozo de La Salud	120	2
Las Puntas	240	2
TOTAL	960	

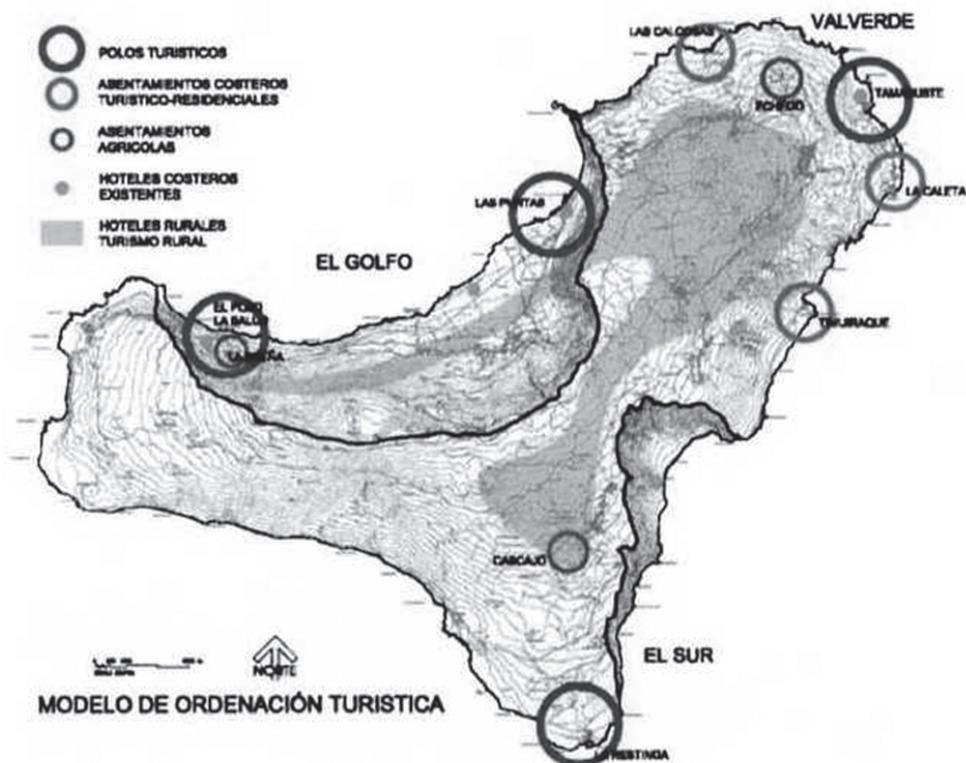
Fuente: (ÁREA 2006: 16)

Desde el punto de vista de los equipamientos también se introducen notables cambios de lo que había sido el modelo teórico enunciado. De una parte, se plantea la construcción de un campo de golf en la Isla, al que denominan «biogolf»:

«Denominamos «biogolf», como campo que aprovecha el paisaje tal y como es, ubicando los «tee» de salida y los «green» con un exquisito cuidado y dejando el campo tal y como está: verde en invierno, algo seco en verano... No realizar aportes extraordinarios de agua ni transformaciones en el paisaje» (ÁREA 2006: 21).

Esta propuesta ha sido muy contestada por el movimiento ecologista herreño que defiende su no instalación en la meseta insular, por los daños que esta infraestructura produciría en una zona de importantes valores patrimoniales y de excelente calidad para la producción agrícola y ganadera. Además, consideran que es dudosa la rentabilidad económica de un campo de golf en una isla como El Hierro, en relación con los datos obtenidos en otros campos en otras islas.

Otro tipo de infraestructura que incorpora el Plan Territorial es la necesaria para el denominado turismo de Congresos. En este sentido, se considera como una iniciativa que, además de cubrir las necesidades del turismo, sirva de equipamiento social y cultural para la población local. Se plantea entonces la construcción de una sala de congresos y auditorio en Guarazoca, muy cerca del Mirador de La Peña, obra del artista lanzaroteño César Manrique. El presupuesto de la obra asciende a 4, 2 millones de euros y, con un



Fuente : ÁREA (2006: 55).

aforo para 380 personas en su sala principal en graderío y con varias aulas auxiliares, este edificio flexible podrá ser utilizado para audiciones, proyecciones de cine, obras de teatro, congresos, celebración de jornadas técnicas y, al mismo tiempo, permitirá ofertar una serie de aulas de formación para los profesionales que trabajan en el Restaurante-Mirador de La Peña y para alumnos que se formen en otras áreas dentro de la Isla. Para el Cabildo, esta obra mejorará la dotación de espacios culturales y supondrá un especial reclamo para el turismo de congresos y convenciones.

## 6. CONCLUSIONES

De todos es conocido que el sector turístico constituye la actividad principal y motriz de la economía canaria. Ahora bien, su aplicación en el Archipiélago muestra cierta variación según cada isla. Manifestación diferencial, que es resultado de un vasto transcurso histórico en el que la interrelación de factores económicos, sociales, políticos y culturales acaban configurando distintos perfiles turísticos insulares.

El caso de la isla de El Hierro es uno de esos ejemplos. Ajena a los sucesivos procesos de expansión y crisis acaecidos en las islas de mayor tradición turística, esta actividad en la isla es un fenómeno reciente, incorporado a su estructura económica en la década de los 80-90 del siglo XX.

El turismo llega a la isla de El Hierro como alternativa económica a la crisis de sus bases productivas tradicionales, en unos años en el que el desarrollo turístico de masas había generado graves problemas estructurales vinculados a la masificación, la pérdida de calidad y deterioro paisajístico, el rechazo social a la actividad y la pérdida de identidad cultural del lugar. El Hierro se incorpora entonces como un producto turístico que enfrenta positivamente todas estas variables negativas, consecuencia del desarrollo particular de su estructura socioeconómica y por encontrarse ajeno a los canales tradicionales de la explotación turística de masas. Aprovecha entonces el despertar de la conciencia ecológica y el interés por la autenticidad cultural y se integra en la órbita de los productos turísticos sostenibles.

Sin embargo, a pesar de los avances locales en las formulaciones teóricas generales, la práctica del desarrollo turístico en El Hierro se aleja pronto de los principios sostenibles. La idea inicial de una economía insular complementaria y/o diversificada, donde los ingresos vendrían desde múltiples sectores, en el que el turismo era uno más, ha fracasado. La creciente desagrarización del medio rural herreño, atestigua como no se ha producido la reinversión prometida de los beneficios en los sectores de ocupación tradicionales, profundizándose, en estos últimos años, en la asistencia pública como única forma de supervivencia. Tampoco el turismo rural y de aventura (principales variantes utilizadas) han generado el suficiente empleo local, ni directamente en el sector, ni tampoco en sectores de apoyo y de gestión de recursos. Habría que afirmar entonces que más que el desarrollo de una actividad turística con criterios sostenibles, lo que se ha producido en estas últimas décadas en El Hierro ha sido un simple aumento de la oferta residencial-turística local, como consecuencia de la puesta en mercado de un volumen mayor de alojamientos (apartamentos y casas rurales), junto a algunas modestas iniciativas de actividades deportivas y de naturaleza a menudo desgajadas del alojamiento.

Las previsiones de crecimiento turístico, recogidas en el Plan Territorial de Turismo de El Hierro y su apuesta sectorial como forma de desarrollo insular, suponen un cambio significativo a lo que había sido su modelo socioeconómico. La oferta y tipología de plazas alojativas, la creación de infraestructuras tipo campo de golf y diversas actuaciones en áreas litorales y rurales, consolidaran unas pautas de funcionamiento económico, unas condiciones laborales, una dinámica social y una gestión del suelo, absolutamente diferentes a las llevadas a cabo hasta el momento en la Isla.

Podríamos decir, que con la revisión de la idea inicial, el turismo en El Hierro transita, a pesar de no ser admitido públicamente, hacia modelos semejantes a los establecidos en el resto del Archipiélago.

El Plan Territorial promueve a muy pocos kilómetros de distancia entre ellos hasta cuatro polos de desarrollo turístico, diseñados con criterios de hoteles profesionales de cientos de habitaciones. Una tipología que intenta compatibilizar la naturaleza y las masas, los recursos naturales y sociales de una isla virgen y el modelo campo de golf.

Recordemos que hablamos de una isla de tan sólo 278 Km<sup>2</sup>, algo que es fundamental, pues la escala del proyecto y la concentración de la oferta turística, en la que también aparecen pequeños hoteles y pensiones urbanas, hoteles específicos en el medio rural, hoteles especializados en salud, establecimientos de turismo rural, casas de viajeros en el medio rural, pequeños alojamientos de naturaleza «ecos o bioalbergues» y campamentos de turismo, acabará impactando la totalidad del territorio, la economía y la vida social insular.

Es evidente que la imitación de patrones de desarrollo turístico de las islas centrales, que nos propone el Plan, no es una estrategia deseable. El atractivo de El Hierro reside en sus particularidades en términos sociales y naturales. Más que ampliar y estandarizar la oferta, parece interesante aprovechar la diferencia, tal y como sucede de manera marginal en algunas localizaciones canarias.

## 7. BIBLIOGRAFÍA, HEMEROGRAFÍA Y FUENTES

### 7.1. Bibliografía

- HERNÁNDEZ LUÍS, J.A. (1999): «El turismo en la isla de El Hierro: una visión sostenible», en *El territorio y su imagen*, en *Actas XVI Congreso de Geógrafos Españoles*, vol. 1. Asociación de Geógrafos Españoles (AGE) y Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga. Málaga, pp. 541-550.
- MARTÍN DE LA ROSA, B. (2002): «La isla de El Hierro: análisis y consecuencias de un modelo de desarrollo sostenible», en *Actas IX Congres d'Antropologia FAAEE*. Barcelona.
- VELASCO GONZÁLEZ, M. (2004): *La política turística. Gobierno y administración turística en España (1952-2004)*. Fundación Cañada Blanch – Tirant Lo Blanch. Valencia, 516 pp.
- ESTEVE SECALL, R. y FUENTES GARCÍA, R. (2000): *Economía, historia e instituciones del turismo en España*. Ediciones Pirámide. Madrid, 472 pp.

## 7.2. Hemerografía

- CAMINO, F. 1967. «El Hierro una isla con piscinas en derredor, Turismo: pasaporte para la paz». *La Tarde*: Santa Cruz de Tenerife. 11-VIII-1967, p. 14.
- MACHÍN, J. 1964. «Posibilidades turísticas de El Hierro». *La Tarde*: Santa Cruz de Tenerife. 17 X-1964, p. 8.
- PADILLA, D. 1965. «Todos unidos hacia las metas del turismo». *El Día*: Santa Cruz de Tenerife. 29-XII-1965, p. 9.
- PADILLA, D. 1968. «Próximo comienzo de importantes obras. El turismo, beneficio futuro para la Isla toda». *El Día*: Santa Cruz de Tenerife. 6-XII-1968, p. 17.
- PADILLA, D. 1970. «Reunión del Consejo Económico Sindical Insular. Tomó importantes acuerdos». *El Día*: Santa Cruz de Tenerife. 30-X-1970, p. 8.
- PADILLA, D. 1972. «Escasean en la isla las plazas hoteleras». *El Día*: Santa Cruz de Tenerife. 13-VI-1972, p. 18.
- PADRÓN MACHÍN, J. 1964. «Pese a todo El Hierro será rico». *La Tarde*: Santa Cruz de Tenerife. 20-VII-1964, p. 12.

## 7.3. Fuentes

- AGROCONSULTING, S.L. 1988. *Programa integral concertado de ordenación y promoción de la isla de El Hierro*. Gobierno de Canarias, Consejería de Agricultura y Pesca. Santa Cruz de Tenerife. 2 Tomos.
- ÁREA OFICINA DE URBANISMO Y ARQUITECTURA, S.L. 2006. *Plan territorial Especial de Ordenación Turística Insular El Hierro (PTTh)*. Gobierno de Canarias – Excmo. Cabildo Insular de El Hierro. Santa Cruz de Tenerife.
- CABILDO INSULAR DE EL HIERRO. 1997. *Programa de desarrollo sostenible (Isla de El Hierro)*. Cabildo Insular. Valverde.
- COMISARÍA DEL PLAN DE DESARROLLO. 1964. *I Plan de Desarrollo*. Presidencia del Gobierno, Secretaría General Técnica, Madrid.
- CORRESPONDENCIA. 1971. Copia de un escrito dirigido al Sr. Delegado del Gobierno en la isla de El Hierro. Valverde, Isla de El Hierro. 11 de agosto de 1971.
- LEIRA Y ASOCIADOS URBANISTAS. 1987. *El Hierro documentos para un Plan Insular*. Gobierno de Canarias. Santa Cruz de Tenerife.
- PGOUV. 1977. Plan General de Ordenación Urbana de Valverde. (Memoria de Información). Ayuntamiento de Valverde.

