



ACME

An International Journal for Critical Geographies
Revue internationale de géographie critique
Revista internacional de geografía crítica



Acaparamiento Verde y Gris en la Construcción de Infraestructuras en Tenerife (Islas Canarias, España)

Alejandro Armas-Díaz  and Fernando Sabaté-Bel 

Volume 23, Number 5, 2024

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1115245ar>

DOI: <https://doi.org/10.14288/acme.v23i5.2441>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Centre for Social Spatial & Economic Justice at the University of British Columbia

ISSN

1492-9732 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Armas-Díaz, A. & Sabaté-Bel, F. (2024). Acaparamiento Verde y Gris en la Construcción de Infraestructuras en Tenerife (Islas Canarias, España). *ACME*, 23(5), 356–378. <https://doi.org/10.14288/acme.v23i5.2441>

Article abstract

Often, during or after crises, the impulse of urbanisation and tourist activity intensifies the processes of nature exploitation. In this paper we address the protest against urban-tourist development and the commodification of nature on the island of Tenerife through the processes of green and grey grabbing, trying to illustrate them through three examples: a mega-port in Granadilla de Abona and two tourist infrastructures (a luxury hotel in La Tejita and a large luxury residential housing complex in Puertito de Adeje). These three interventions generate an important social mobilisation and repulsion against the destruction of socio-natural resources. Based on participant observation, dialogue with activists involved in the protest and the administration, and media coverage, we analyse the strategies of green and grey grabbing on the island. Their relationship to the protests and the idea of rights to nature and to the island allow for a better understanding of complex society-nature relations and their emancipatory potential. We understand these two concepts as the control of the societies inhabiting these places over decision-making and natural resources, but also as a framework towards a potential degrowth and redistributive political project oriented towards an ecosocial transition.

© Alejandro Armas-Díaz and Fernando Sabaté-Bel, 2024



This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

<https://www.erudit.org/en/>

Acaparamiento Verde y Gris en la Construcción de Infraestructuras en Tenerife (Islas Canarias, España)

Alejandro Armas-Díaz

Departamento de Geografía e Historia, Universidad de La Laguna
aarmas@ull.edu.es

Fernando Sabaté-Bel

Departamento de Geografía e Historia, Universidad de La Laguna
fsabate@ull.edu.es

Resumen

A menudo, durante o tras las crisis, el impulso de la urbanización y la actividad turística intensifican los procesos de explotación de la naturaleza. En este trabajo abordamos la protesta contra el desarrollo urbano-turístico y la mercantilización de la naturaleza en la isla canaria de Tenerife a través de determinados procesos de acaparamiento verde y gris, tratando de ilustrarla mediante tres ejemplos. Estas intervenciones han generado una importante movilización y repulsa social contra la destrucción de los recursos socio-naturales. A partir de la observación participante, el diálogo con activistas y la administración, y la cobertura de los medios de comunicación, analizamos las estrategias de acaparamiento verde y gris. Su relación con las protestas y la idea de derechos a la naturaleza y a la isla permiten una mejor comprensión de las complejas relaciones sociedad-naturaleza y su potencial emancipatorio. Entendemos estos dos conceptos como el control de las sociedades que habitan esos lugares sobre la toma de decisiones y los recursos naturales, pero también como marco hacia un potencial decrecimiento y como proyecto político redistributivo orientado a una transición ecosocial.

Palabras clave

infraestructura portuaria, turismo, movimientos sociales, naturaleza, acaparamiento verde, acaparamiento gris

Introducción

Tras la crisis de 2008, se implementaron políticas de austeridad en el sentido de cambiar o consolidar las políticas neoliberales ya adoptadas por muchos gobiernos. Estas se caracterizaron también por recortes sociales que provocaron un impacto en el acceso y disfrute de los bienes comunes (Harvey 2012), afectando también a la naturaleza y a su conservación (Duarte Abadía et al. 2021). La subordinación de la naturaleza a los procesos de circulación del capital se desentiende de las consecuencias socioecológicas, ya sean generadas por la apropiación y degradación, o por la protección de algunas áreas a expensas de la desprotección de otras (Cortes-Vazquez y Apostolopoulou 2019). El enfoque neoliberal de la crisis llevó tanto a formas de apropiación 'verde' (*green grabbing*) como 'gris' (*un-green grabbing*) (Apostolopoulou y Adams 2015)¹. Sin embargo, los cambios en la conservación se entienden mejor en el marco de la vorágine urbanizadora y desarrollo de infraestructuras. Precisamente, tales procesos, junto a la posterior imposición de regímenes de austeridad, motivaron una intensa protesta colectiva (Harvey 2012).

De forma paralela, proliferan el malestar y la contestación a la actividad turística por sus efectos perversos como la gentrificación y otras formas de desposesión, en distintas regiones del planeta (Novy y Colomb 2019). La turistificación no deja de ser otra forma de mercantilización creciente de recursos para ser consumidos por quienes visitan territorios, y se ha constituido como una pieza central de la neoliberalización y su propagación. En particular, con el desarrollo de nuevas maneras de turismo -p.e. el ecoturismo-, el uso de la naturaleza menos transformada vuelve a desempeñar un papel fundamental en la expansión y acumulación de capital (Fletcher 2021).

En los últimos años se han multiplicado las investigaciones sobre la actividad turística a través de la lente de la ecología política (Blázquez-Salom et al. 2016, Mostafanezhad et al. 2016, Cañada y Murray 2019). En este artículo tratamos de contribuir desde ella, poniendo el foco en el corolario de variadas formas de explotación de la naturaleza no-humana en un contexto intensamente urbanizado y turistificado, la isla de Tenerife. Particularmente, trazando la articulación entre medidas de apropiación verde y gris, que manifiestan las lógicas extractivistas en el avance de la mercantilización de la naturaleza y el confinamiento de espacios comunes. Con ello buscamos comprender sus implicaciones y consecuencias, y su relación con el papel de los movimientos sociales ante su destrucción y la construcción arbitraria de proyectos turísticos e infraestructuras de transporte. Exploramos cómo estas

¹ Estas categorías, tomadas de la literatura anglosajona, pero en diálogo con el pensamiento de Europa meridional, deben ser aplicadas con cuidado en otros contextos. En el caso de las Islas Canarias se enmarca en un claro interés por considerar a la región como periferia del sur europeo donde las lecturas del extractivismo, tan evidentes en Latinoamérica y África, resultan también pertinentes y aportarían un vigoroso potencial emancipatorio (Pérez Flores 2018). Con sus diferencias, existen claras coincidencias con esos extractivismos (Martínez Alier et al. 2015).

luchas han dado origen a una nueva forma de política emancipadora que reclama un *derecho a la naturaleza* (Apostolopoulou y Adams 2019) y, en determinados casos, un *derecho a la isla* (Clark 2013; Armas-Díaz et al. 2020; Armas-Díaz y Sabaté-Bel 2022). Ambas ideas emanan de la propuesta de Lefebvre (1969), en torno al *derecho a la ciudad*, y las complejas articulaciones de éste: derecho a apropiación, a la diferencia, etc. Asimismo, engarzan con la idea del *derecho al lugar* y los enfoques poscoloniales y decoloniales abordados por Massey (1994) y Escobar (2000). Si bien la naturaleza juega un papel fundamental en la acumulación de capital (Smith 2007), no es menos cierto que la lucha para evitar su destrucción y deterioro constituye una poderosa fuente de oposición y una inspiración para alternativas futuras (Heynen et al. 2007). Por otro lado, se constata el fracaso de importar modelos de planificación basados en contextos continentales, que a menudo no permiten a las poblaciones insulares establecer sus propias agendas (Grydehøj 2017). Observamos al respecto que, en archipiélagos como Canarias y Baleares, las protestas ambientales (en particular las relacionadas con la turistificación) reciben un respaldo social mucho mayor que otras causas de movilización, como las relacionadas con los recortes sociales o la precariedad laboral (Armas-Díaz et al. 2024).

En este contexto se enmarca el estudio de tres casos recientes y significativos en la isla canaria de Tenerife. La contribución comienza aclarando la relación entre el turismo, la urbanización y los procesos de mercantilización de la naturaleza. A continuación, se repasan los conceptos de derecho a la naturaleza y a la isla, para luego explicar la metodología utilizada y pasar a la presentación de los casos analizados. Se concluye con unas reflexiones finales.

Turismo, urbanización y mercantilización de la naturaleza

En términos generales el capital precisa de la mercantilización para dotarse de valor y poder circular (Castree 2003). En el caso del turismo, la mercantilización se concreta en la creación de productos que facilitan el consumo de elementos de la naturaleza a cambio de un pago (restringiendo en ocasiones el acceso a quienes no pueden o desean pagar). La mercantilización turística se propagó como un medio atractivo de crecimiento desde gobiernos, empresas privadas y organismos internacionales, favoreciendo la concentración de capital localizada en países ricos (Büscher y Fletcher 2017). Su expansión reciente coincide con la intensificación de la circulación ampliada y la acumulación creciente de capital, encarnada en un modelo más flexible que el de sus inicios, a través de nuevos nichos acordes con los gustos de los turistas, como el ecoturismo (Fletcher 2019), el turismo de lujo (Fletcher 2016), o la ‘mimetización alojativa’ con los residentes locales (Armas-Díaz 2023). Además, el turismo actúa como “una forma ideológica de enmarcar la historia, la naturaleza y la tradición [...] con el poder de reconfigurar la cultura y la naturaleza según sus propias necesidades” (Ojeda 2019). Si el turismo se expande de forma indiscriminada, en los márgenes periféricos o semiperiféricos del capitalismo mundial experimenta un crecimiento particular, actuando como fuerza impulsora de transformación espacial implicando a menudo el encierro de entornos tradicionalmente comunes (playas y accesos al mar, inmuebles emblemáticos, miradores, etc.). Se asocia así con fenómenos de extractivismo (Torres et al. 2018) y desposesión de las poblaciones afectadas (Harvey 2004, Neves e Igoe 2012, Horn et al 2023).

Asimismo, el turismo no constituye ya un fenómeno aislado en el territorio (Pons et al. 2014). Las inversiones en infraestructuras físicas desempeñan un papel clave en la expansión

geográfica y la reorganización espacial del capitalismo. Las infraestructuras actúan como medio para la articulación espacio-temporal (*spatial fix*), que sienta las bases para la futura acumulación (Harvey 2004). Desempeñan un rol esencial, por ejemplo, en el sostenimiento del ciclo inmobiliario (Coq-Huelva 2013); en particular, mediante la creación de nodos bien conectados como los puertos (Cowen 2014). Su construcción también está relacionada con el desplazamiento de comunidades y sus prácticas, así como la destrucción o privatización de recursos costeros (Prieto López et al. 2021).

El paradigma neoliberal dominante ha logrado en cierta medida integrar la preservación de los ecosistemas, buscando conciliarla con el crecimiento económico (Duffy 2006). Cada vez más, aquella se subordina a la dinámica de circulación del capital, evidenciando que lo que concebimos como 'naturaleza' constituye un producto social (Smith 1984). Una crítica fundamental al concepto de capitalismo 'verde' radica en su rol como "estrategia extendida para la mercantilización y financiarización ecológicas que, por tanto, intensifica y profundiza de manera radical la penetración del capital" a través del surgimiento de nuevos productos ecológicos que se desempeñan como estrategia de acumulación (Smith 2007, 2). Varios estudios sobre áreas protegidas ponen de relieve que la alianza entre capital y conservación reformula la relación entre naturaleza y sociedad, de forma que genera nuevos tipos de valor para la expansión del capitalismo y la acumulación. En ellas se pone en marcha un proceso de fetichización, que consiste en la atribución de valor a una mercancía o recurso en función de su capacidad para generar beneficios. Esto implica ocultar otros significados que no son tan beneficiosos o son contrarios (Igoe et al. 2010). No obstante, la producción de valor no solo se limita a áreas protegidas como tal. La conservación como modo de producción se apropia del valor de los paisajes transformándolos en un capital con la capacidad de circular y generar más valor a escala global (Ojeda 2019). Esto incluye imágenes y narrativas que circulan en la industria del ocio, creando nuevos bienes de consumo. Este tratamiento ve la crisis ambiental más como una oportunidad que como un problema. Con ello, el capitalismo ha transformado la naturaleza en un bien intercambiable que, desprovisto de su especificidad, puede ser cuantificado y canjeado en fragmentos (Büscher et al. 2012).

La perspectiva de la naturaleza alineada con el crecimiento económico ha fomentado la reorientación de las políticas medioambientales. Por un lado, se promueven medidas conservacionistas mediante la apropiación verde (*green grabbing*) (Harvey 2014). Por ejemplo, la compensación de la biodiversidad, que implica restaurar una pérdida en un lugar mediante su implantación en otro, se ha convertido en una práctica común, que conlleva una profunda redefinición tanto de la propia naturaleza como de su conservación (Apostolopoulou y Adams 2019). Pero, con su esencia contradictoria, el capitalismo también se desenvuelve mediante estrategias que son ambientalmente destructivas, ya sea mediante la explotación de áreas previamente protegidas o a través de la modificación a la baja de regulaciones ambientales, que obstaculizan la conservación de especies y ecosistemas. Apostolopoulou y Adams (2015) denominaron a este proceso como apropiación gris o no-verde (*un-green grabbing*). Unas y otras prácticas intensifican la explotación de la naturaleza (Castree 2003).

El *derecho a la naturaleza* surge como reacción a tales mecanismos y se define como un anhelo democrático de combatir o reconducir la urbanización que deterioran las relaciones entre la naturaleza y la sociedad (Apostolopoulou y Adams 2019). La idea parte

del pensamiento de Lefebvre, que consideraba que quienes habitan un espacio (socialmente producido y contestado) tienen derecho a apropiarse de él, e igual sucede con quienes disfrutan de una naturaleza. Siguiendo esa misma lógica, Clark (2013) concibió el principio del *derecho a la isla*.

Las islas se desempeñan como laboratorios vivos de procesos que generan diversidad biológica y cultural a escala global (Chandler y Pugh 2021). En particular, las islas semiperiféricas de la economía capitalista global desempeñan funciones subordinadas muy específicas: como destinos turísticos, mercados inmobiliarios, plantaciones de monocultivos para la exportación y canteras para la extracción de minerales. Estas atribuciones van aparejadas a procesos de mercantilización y privatización, y suelen implicar el cercamiento de espacios comunes, la destrucción ambiental y el desplazamiento de personas, afectando a sus modos de vida (Clark 2013).

Lejos de un determinista 'corsé territorial' (Agnew 1994), lo cierto es que "la insularidad importa": desempeña un papel fundamental, no solo por su capacidad de territorializar proyectos, sino también porque suministra una escala tangible para la lucha colectiva en defensa de los recursos o para la resistencia frente a determinados proyectos (Allen 2017).

El *derecho a la isla* está ligado a la justicia espacial, es decir, a la profundización de la democracia concretada en la desmercantilización del espacio y la naturaleza. Puede verse como un concepto que ayuda a "fortalecer los procesos sociales y políticos conducentes a fomentar un desarrollo insular justo y sostenible" (Clark 2013, 129). Esta misma idea se plasma en el denominado 'pensamiento del meridiano', una línea intelectual contraria a los valores hegemónicos, que toma forma concreta en las regiones insulares, orientada hacia la sostenibilidad mediante el decrecimiento, la coexistencia y el respeto a la naturaleza (Cassano 2012). En definitiva, unificar las luchas por los derechos a la naturaleza y a la isla facilita desplegar un enorme potencial político emancipatorio a los colectivos que persiguen la justicia social y ambiental.

Metodología

Las tres intervenciones territoriales estudiadas en esta contribución son recientes, y se desenvuelven en lo que llevamos del siglo XXI; pero sus precedentes se remontan más atrás en el tiempo, hasta la década de 1970, lo que requirió un análisis previo de la planificación urbana y territorial concernida.

Se llevó a cabo, en lo fundamental, un análisis combinando dos enfoques. Por un lado, se realizó observación participante de los movimientos de protesta, complementado con entrevistas en profundidad a diversos actores, tanto promotores de proyectos como activistas contrarios a los mismos. Con respecto a la primera, somos académicos activistas en los territorios donde nos hemos desenvuelto y a los que seguimos vinculados como ciudadanos. Nuestras tareas académicas, profesionales y políticas nos han llevado a implicarnos en el debate, particularmente sobre las transformaciones territoriales, tratando de aplicar con utilidad social los saberes geográficos. La estrategia de investigación cualitativa requirió diversas técnicas de recolección de datos. Se conversó con cinco expresidentes de la autoridad portuaria, un exalcalde de Santa Cruz de Tenerife y cuatro activistas. Se aplicó al estudio de casos, por tanto, la técnica de triangulación, utilizando fuentes contrapuestas y/o complementarias que permiten comparar la información obtenida y de esta manera

enriquecer el análisis (Yin 2009). Las entrevistas fueron realizadas entre 2012 y 2022, identificando a las personas a través de la información de los medios o derivada por otros actores implicados en movimientos sociales. Por otro lado, se revisaron en detalle noticias de prensa, documentos científicos e informes oficiales, así como las solicitudes y respuestas de las instituciones a las peticiones de colectivos ambientalistas.

Turistificación, mercantilización de la naturaleza y protesta en Tenerife

Tenerife es la mayor de las islas Canarias, situadas en el Atlántico centro-oriental, a corta distancia (96 km) del continente africano. A partir de comienzos de la década de 1960, el Archipiélago experimentó un crecimiento extraordinario de la actividad turística, convirtiéndose en 2019 en la tercera región española por número de visitantes extranjeros. La actividad turística supone un 35% del PIB y emplea a un 40% de la población ocupada (Frontur 2020).

Como en otras islas, marcadas por una notable especialización económica, se producen paradojas. La primera es que un territorio, con presuntas dificultades de conexión internacional derivadas del alejamiento, haya recibido hasta 16 millones de visitantes en un año; o que se agrupe a Canarias junto a otras regiones ultraperiféricas de la UE con dificultades por supuestas circunstancias climáticas extremas, y al tiempo sean las bondades del clima las que atraen a esa miríada de turistas, o las que la han permitido especializarse en producciones agrícolas extratempranas de exportación. Es el mismo discurso que se esgrime para reivindicar subvenciones europeas y sirve de base para la toma autoritaria de decisiones respecto a la construcción de mega infraestructuras de transporte, de utilidad social cuanto menos dudosa, pero cuyos principales alentadores son potentes grupos empresariales locales y transnacionales del sector de la construcción (Aguilera 2006, 45).

Mediante sucesivos saltos de expansión compulsiva, el turismo comenzó primero (1960-1973) afectando a las ecologías insulares, incluyendo la ecología humana, pero durante algún tiempo convivió con actividades agrarias tradicionales, pesca y una raquítica industria de transformación, sin destruirlas del todo. Por entonces emergieron algunos círculos ciudadanos y profesionales, preocupados por el incipiente deterioro paisajístico, aunque ajenos a la crítica de otros problemas derivados del turismo, como la especulación en los precios del suelo, la pérdida de espacios comunes o la desarticulación social (Armas-Díaz et al. 2020).

El segundo *boom* (1985-1989), muy vinculado a una fase de aceleración de la circulación global de capital, tuvo un impacto territorial muy notable: duplica el suelo urbanizado para el turismo, y multiplica mucho más la demanda de otros recursos (agua, energía) o la generación de residuos. La contestación a este deterioro ya vino marcada por gran cantidad de conflictos impulsados por grupos locales de defensa del territorio. Este sumatorio de acciones dispersas obtiene un éxito singular cuando se aprueba la primera *Ley de Espacios Naturales* (1987), que salvaguarda de la urbanización directa más del 40% de la superficie regional.

Durante el tercer *boom* turístico (1995-2007), como en el conjunto de España, el ciclo de crecimiento tuvo como eje un potente desarrollo inmobiliario (López y Rodríguez 2011) concentrado en las principales ciudades y zonas costeras orientadas al turismo (Armas-Díaz et al. 2024). Esta rápida expansión de la urbanización vino acompañada de dos factores

determinantes: la construcción de importantes infraestructuras de transporte y ciertos cambios en la política medioambiental (Coq-Huelva 2013). En Tenerife, este periodo, a diferencia del anterior, afecta a la mayor parte del territorio urbano insular, y no se limita al aumento de la oferta turística, extendiéndose a viviendas habituales, segundas residencias, apartamentos y villas de lujo para residentes estacionales extranjeros, junto a un potente impulso de infraestructuras y megaproyectos. Pero la experiencia anterior de los años ochenta, sus estragos ambientales y consiguiente contestación, dio lugar a otra paradoja: un modelo dual que apostaba en algunas zonas por la contención del crecimiento turístico, pero que desencadenó otro tipo de consecuencias. La llamada *moratoria*, planteada para las cuatro islas más turistificadas (Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura), se estableció aplicando directrices para que primaran la renovación y recualificación de las áreas turísticas consolidadas, y el incentivo a infraestructuras vinculadas a un turismo de 'mayor calidad' (entendida esta por lo general como nuevos resorts de lujo, con una implantación extensiva horizontal -y gran consumo de espacio- y dotados de amplias zonas 'azules'). La permisividad en la expansión del uso residencial alentó también el crecimiento de la urbanización que, lejos de contenerse (lo que hubiera equivalido a apuntar hacia el *decrecimiento*), se mantuvo de forma sostenida y solo resultó frenada por la crisis internacional iniciada en 2007.

Pero antes del parón, los gobiernos regionales contribuyeron en la práctica a que una creciente indignación social se canalizara por vías extra institucionales, tales como la protesta ambiental, o aprovechando de forma crítica ciertos resquicios del propio ámbito institucional. Así sucedió, en particular, durante ese tercer *boom*, coincidente con el auge del régimen político liberal-conservador insularista (Brito 2018).

El marco y la extensión de este trabajo no nos permite profundizar, como sería deseable, en la importancia de los movimientos sociales en los procesos de emancipación política (Tarrow 2004). Sí debemos apuntar que en las últimas décadas las movilizaciones ambientales han sumado más personas en Canarias que todas las centradas en cuestiones de cariz más social (sanidad, educación, vivienda) (Sánchez Suárez 2022). La recurrente movilización contra la destrucción de la naturaleza vertebrada y refuerza la protesta en Canarias (Brito 2018).

Tras la crisis de 2007, la ofensiva neoliberal no retrocedió. Se impulsaron, entre otras medidas, la desregulación del territorio y la minimización de la intervención estatal en la planificación y legislación ambientales. La crisis levantó potentes protestas en regiones españolas donde la pobreza generalizada, altas tasas de desempleo y desahucios marcaron los aspectos más desgarradores de la nueva realidad social. Sin embargo, a pesar de la dramática situación social de Canarias en el contexto español y europeo, la respuesta ciudadana a las políticas de austeridad resultó débil comparada con protestas como la oposición al Puerto de Granadilla (Armas-Díaz y Sabaté-Bel 2022), a las prospecciones petrolíferas frente a las islas más orientales de Canarias, u otras más localizadas, de las que nos ocuparemos con posterioridad (Sabaté-Bel y Armas-Díaz 2021, 2022) (Figura 1).

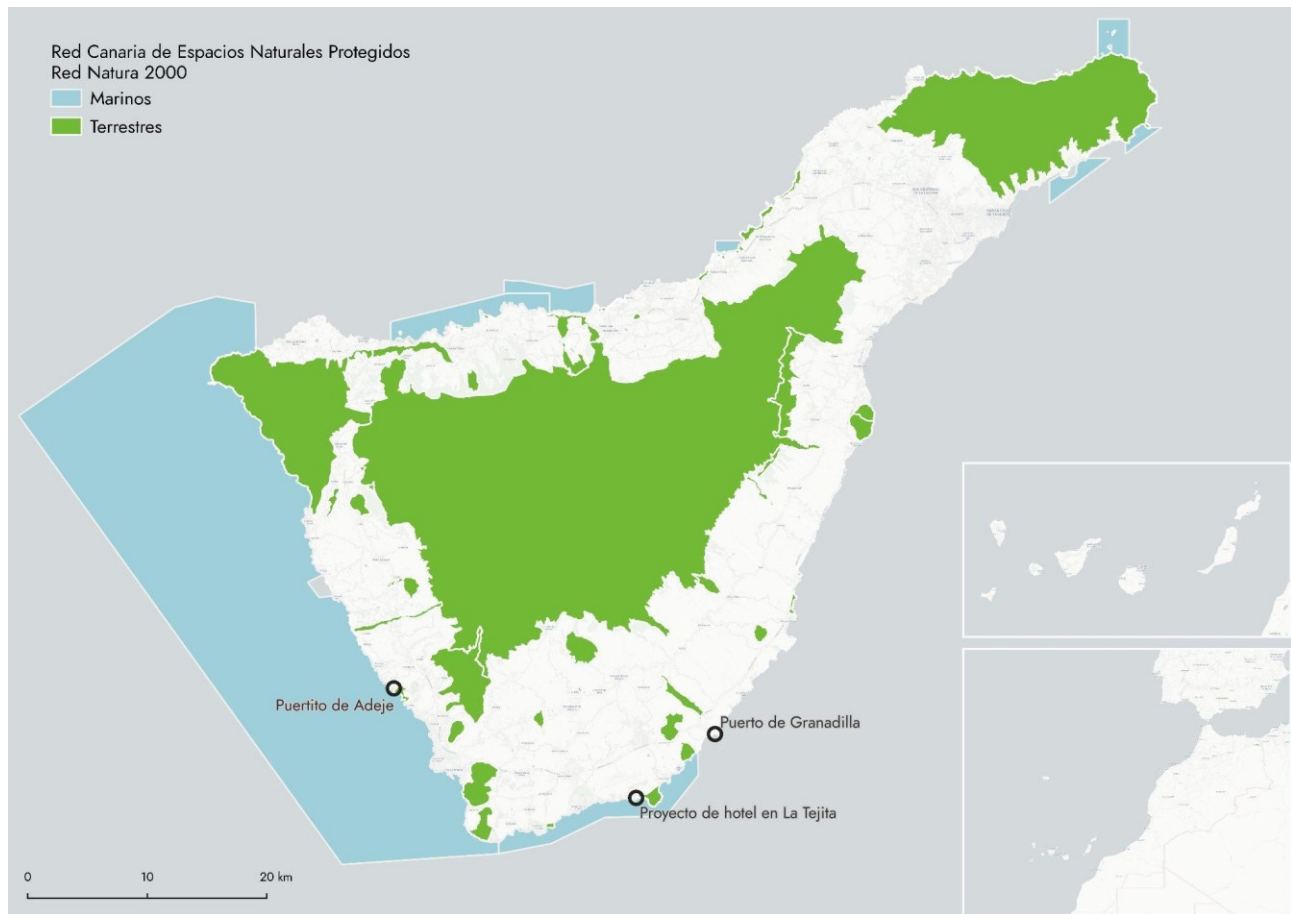


Figura 1: Localización de los casos de estudio y los principales espacios naturales protegidos de Tenerife. Fuente: Elaboración propia a partir de OpenStreetMap, BOE (2000) y MITECO (2021)

El megapuerto industrial de Granadilla

Esta infraestructura, concebida en la década de 1970 como un centro de reparaciones navales, exportación de productos locales y otras actividades industriales, había quedado en segundo plano de la política pública hasta que en 1996 el Gobierno de Canarias retoma el proyecto, iniciando en 2010 su construcción (Figura 2). Se extiende sobre un área de unas 273 has a lo largo de siete kilómetros de litoral, con un coste estimado entre 145 y 300 millones de euros.

Para comprender su inserción en la lógica neoliberal se deben analizar sus complejas relaciones con otras escalas (Peck et al. 2013). De un lado, el papel de la infraestructura portuaria como centro logístico en el que interactúan componentes de carácter geopolítico y geoeconómico a escala global (García-Herrera y Sabaté-Bel 2009). De otro, su papel esencial para la implementación de un modelo de desarrollo a escala insular y una reorganización del frente litoral capitalino, en Santa Cruz de Tenerife, cuyo puerto también resulta objeto de los procesos globales de mercantilización y privatización (Armas-Díaz 2015). Por esta razón, el nuevo puerto se ubica en una zona considerada no apta para el desarrollo turístico y que tampoco comprometía esta actividad en otras áreas costeras.

A mediados de la década de 2000 se articularon grandes protestas y movilizaciones contra el proyectado puerto y otras propuestas de reordenación territorial (Sabaté-Bel 2005). El movimiento social logró articular luchas y conflictos diversos en un frente único contra el

Puerto de Granadilla y otros proyectos territoriales (Sabaté-Bel 2006). Bajo consignas como ‘¡Ya está bien!’, confluyeron diferentes colectivos ambientalistas, sindicales, iniciativas ciudadanas y personas de la comunidad científica.

La oposición al proyecto se centró en su alto impacto ambiental –afecta entre otros a dos Lugares de Importancia Comunitaria– y en la ausencia de razones económicas que justificaran su necesidad, al tiempo que se rebatía con profusión de argumentos técnicos la supuesta obsolescencia del puerto de la capital insular, Santa Cruz (Aguilera 2009). A lo anterior se sumó la denuncia de la exclusión ciudadana de los procesos de toma de decisiones, así como los indicios de corrupción asociados al proyecto (Armas-Díaz y Sabaté-Bel 2022). La intensidad de la protesta fue de tal calibre que consiguió colocar a los grupos promotores a la defensiva, reducir las dimensiones iniciales y retrasar su construcción casi una década. Lo cierto es que, tras su inauguración en abril de 2018, se puso de manifiesto lo que había pronosticado el movimiento ciudadano con sus avales técnicos: el fuerte régimen de vientos de la zona desincentiva por completo el desenvolvimiento de portacontenedores comerciales y las labores de reparación naval. Apenas han atracado barcos, y sus funciones se limitan al estacionamiento temporal de algunas plataformas petroleras y la descarga de ciertos aerogeneradores de gran tamaño. En definitiva, el Puerto no sirve para ninguna de las utilidades con las que se pretendió justificar el interés público de esta infraestructura.



Figura 2: Hitos en la construcción del Puerto de Granadilla, episodios de acaparamiento verde y gris, y protestas (1973-2018). Fuente: Elaboración propia a partir de entrevistas, informes y prensa (Armas-Díaz y Sabaté-Bel 2022).

Los movimientos sociales consiguieron atraer la atención de la Comisión Europea, a cuya petición el gobierno regional introdujo en 2006 medidas compensatorias; entre ellas, el

trasplante de ciertas especies de sebadal² (*offsetting*, una manifestación de acaparamiento verde), que fue valorado como compensación inviable o, en el mejor de los casos, muy difícil de llevar a cabo y sin garantías suficientes. También se declararon nuevas áreas protegidas para preservar especies idénticas a las dañadas por el Puerto, dos de ellas ubicadas en lugares remotos y una más próxima: otra forma de acaparamiento verde. La aceptación de este hecho por la Comisión Europea (CE) implica concebir a la naturaleza como un recurso intercambiable, transferible y ajeno a su contexto espacial y social, al tiempo que sublima los procesos responsables de la destrucción de la biodiversidad, considerándolos supuestos motores de su conservación (Apostolopoulou y Adams 2019).

El movimiento social logró unificar diversas luchas, trascender el ámbito local y apuntar hacia una respuesta política que aboga por un modelo de desarrollo insular alternativo (Sánchez Suárez 2022; Armas-Díaz y Sabaté-Bel 2022; Armas-Díaz et al. 2020). Estas luchas evidenciaron que la preservación de la biodiversidad y el control de los recursos naturales constituían demandas prioritarias (derecho a la naturaleza); pero, al tiempo, para los movimientos sociales se vinculan de manera concreta a la experiencia sentida del propio territorio insular. Fue así que el derecho a la isla se convirtió en un frente de resistencia a la neoliberalización. Como se ha observado en otros contextos, la expansión de la urbanización y su impacto en las áreas naturales han colocado las luchas ambientales en primer plano (Cortes-Vazquez y Apostolopoulou 2019).

En 2010 se inició la construcción de la infraestructura en Granadilla, pero poco después fue suspendida por acciones legales presentadas por grupos ambientalistas. Como respuesta, la estrategia del Gobierno de Canarias consistió en superar los obstáculos legales revocando la normativa medioambiental existente y rediseñando algunos límites de las áreas naturales protegidas (lo que puede considerarse una forma de acaparamiento gris o *un-green grabbing*). También rebajó el nivel de protección de la seba, que hasta aquel momento había impedido la construcción del Puerto.

Otro cambio legislativo que contribuyó a debilitar las regulaciones ambientales consistió en reducir o eliminar la protección que salvaguardaba a otras especies amenazadas, manteniéndola sólo cuando se encuentran en el interior de áreas protegidas: una misma especie en peligro de extinción queda preservada en algunos lugares, pero en otros no. La administración regional ya había reducido previamente los límites del área marina declarada como Zona de Especial Conservación (ZEC), respecto a los límites propuestos al inicio en el marco de la Red Natura 2000, de modo que la futura infraestructura no se viera afectada por la protección. Así, no solo la seba, sino también otras especies reconocidas como amenazadas, dejaron de ser un obstáculo para la transformación espacial; poniendo de manifiesto que el puerto de Granadilla constituye otro ejemplo de cómo la concepción y categorización de la naturaleza se pone al servicio de la neoliberalización.

Uno de los condicionamientos establecidos por la CE para admitir el proyecto fue la creación de un órgano ambiental, supuestamente independiente, encargado de la

² La *Cymodocea nodosa*, conocida localmente como 'seba', es la principal especie integrante de los 'sebadales', praderas de fanerógamas marinas en esta zona del Atlántico. Presentan una notable relevancia ecológica como el control de los ritmos de desplazamiento submarino de la arena, la supervivencia de alevines de peces, entre otras.

supervisión de los trabajos: el denominado Observatorio Ambiental de Granadilla (OAG), con un equipo de técnicos dirigidos por un científico de cierto prestigio (pero cuya independencia quedó en entredicho al resultar designado de forma directa por la propia administración promotora del Puerto). Poco después de iniciarse las obras, se descubrió una población de escarabajos altamente protegidos, que requerían su translocación a un área natural cercana. Siguiendo las medidas mitigadoras establecidas por la CE se encargó al OAG la reubicación de los escarabajos, permitiendo así que prosiguiera la construcción de la infraestructura. Este episodio constituye otro ejemplo de cómo la compensación de la biodiversidad se relaciona con los megaproyectos y la promoción de la urbanización (Apostolopoulou y Adams 2019); y de cómo tales medidas de compensación refuerzan la concepción de determinados elementos de la biodiversidad como una naturaleza descontextualizada o 'segunda naturaleza' (Smith 2007).

Sin embargo, en 2016 los sebadales volvieron a ser incluidos en la lista nacional de especies en peligro de extinción, gracias a las argumentaciones científicas y del movimiento ambientalista. Las obras del puerto tuvieron que detenerse parcialmente en las áreas donde aún quedaban ejemplares de esta especie pero, al final, no se puso en práctica la compensación, sino la destrucción directa (acaparamiento gris) de las praderas de sebadales restantes en la zona. En línea con Apostolopoulou y Adams (2019), consideramos que aquí el OAG adoptó una visión reduccionista de la naturaleza, divorciada de su contexto y sin tener en cuenta las transformaciones socioecológicas implicadas por la urbanización.

Propuesta de un hotel de lujo en La Tejita

A principios de 2016 se constituyó un movimiento para impedir la construcción de un hotel en La Tejita (Granadilla de Abona), uno de los escasos tramos de litoral arenoso sin urbanizar del Sur de Tenerife, a poca distancia de un espacio natural altamente sensible. La idea de urbanizar este sector se remonta a 1970, fase final de la dictadura franquista, y ha sido retomada en las últimas dos décadas, como sucedió con la construcción del mencionado Puerto en ese mismo municipio (Armas-Díaz y Sabaté-Bel 2022) (Figura 3). El proyecto se sustancia en el Plan Costabella, aprobado en 1973. Desde sus inicios, la esencia del proyecto se basa en ubicar una infraestructura turística al borde (y en parte encima) de una playa 'prístina', buscando mercantilizar un espacio no transformado. De hecho, en 1987 se declaró la Reserva Natural de Montaña Roja, cuya área de protección se superpuso sobre buena parte del proyecto turístico, hasta que el último reajuste de la legislación autonómica (1994) volvió a reducir la superficie protegida, ajustando sus límites a los del plan de urbanización de 1973.

En 2002 se aprobó inicialmente el proyecto de hotel, triplicando la superficie propuesta de partida. El Ayuntamiento demoró la aprobación definitiva hasta 2018, lo que en parte se debió al efecto de las movilizaciones vinculadas al caso anterior, que se ubica a pocos kilómetros de distancia³. Se trata de un hotel de 5 estrellas con 883 plazas, una superficie de 26 758 m² y 276 metros lineales de playa, invadiendo con claridad parte del arenal de La Tejita. En efecto, el proyecto invade la franja litoral protegida por la Ley de

³ Entre 2007 y 2011 formó parte incluso del gobierno local una formación política de orientación ecosocialista impulsada al calor de las luchas contra el Puerto de Granadilla.

Costas, bajo custodia del Servicio Provincial de esta administración periférica del Estado. Nos encontramos ante otra forma de acaparamiento gris, con efectos potenciales negativos sobre la fauna, la flora y el paisaje de dos áreas protegidas de la Red Natura 2000 (Montaña Roja y Seadales del Sur), al afectar la dinámica de la circulación de arena y los hábitats de la mayor playa natural de Tenerife (Salvar La Tejita 2016).

En junio de 2019, se iniciaron las obras. No sorprende el interés de los promotores privados en sustanciar el proyecto de urbanización. Lo que impacta es que las autoridades de la administración local, insular, regional y nacional no hayan cuestionado las consecuencias de urbanizar uno de los escasos tramos de litoral aún no transformado, ni la pérdida irreversible de áreas comunes, en una comarca donde se constata un alto grado de artificialización del borde marino.

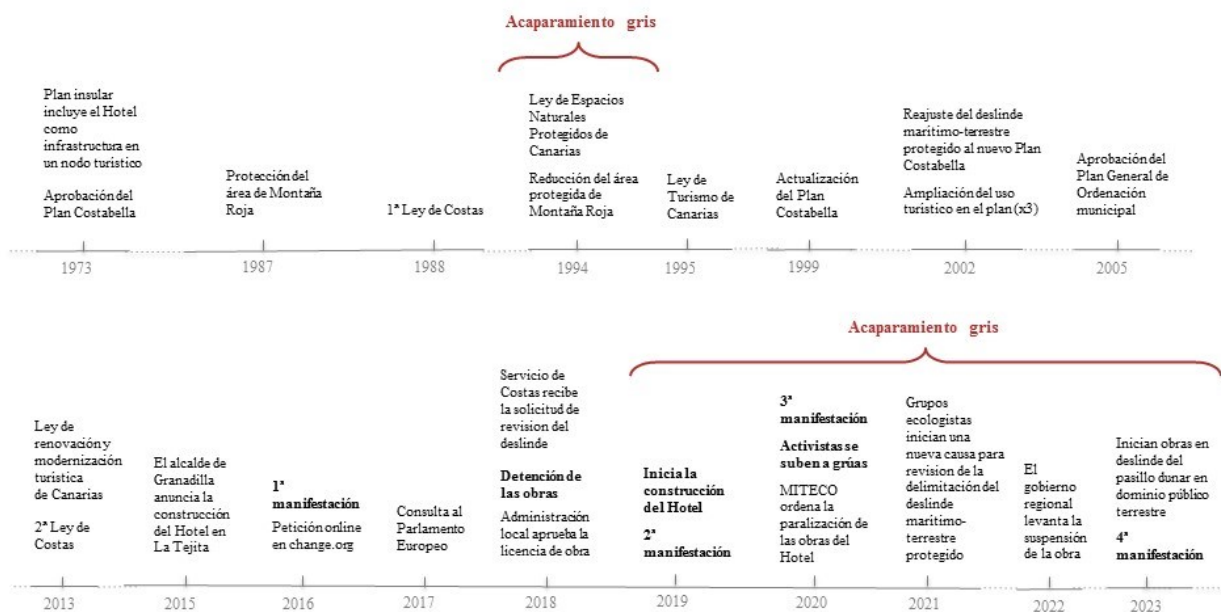


Figura 3: Hitos en la construcción del Hotel en La Tejita (1973-2023). Fuente: Elaboración propia a partir de Sabaté-Bel y Armas-Díaz, 2022, entrevistas y recopilación de prensa.

En 2015, el alcalde de Granadilla (hoy investigado por corrupción urbanística), había anunciado la futura construcción del hotel en La Tejita como “un nuevo incentivo turístico para el municipio y para esta parte de la costa” y una “oportunidad de promover la creación de nuevos puestos de trabajo” (Eldiario.es, 2015). Entre finales de 2015 y principios de 2016, los activistas comenzaron a articularse a través de las redes sociales. Promovieron la creación de una asamblea popular, con centro en la localidad costera de El Médano, bajo el nombre de ‘*Salvar La Tejita*’. También constituyeron una asociación, en previsión de posibles acciones legales. Trabajando en red con los grupos ambientalistas consolidados en la Isla (y aprovechando su amplia experiencia jurídica), se creó un movimiento apoyado por muchas personas, con el lema central, ‘*¡La Tejita no se vende, La Tejita se defiende!*’. A él se sumaron personas del entorno y usuarios de la playa, de diferentes generaciones, aunque con una elevada participación juvenil. Sus principales protagonistas reconocen la influencia de importantes luchas ambientales y territoriales anteriores: el Puerto de Granadilla o el

proyecto petrolero, y el apoyo y participación ocasional de algunos veteranos de estos movimientos sociales.

Los primeros esfuerzos para movilizar a la población comenzaron poco después de aprobado el permiso de construcción. Al tiempo, la federación de grupos ecologistas envió una carta a la promotora, Grupo Viqueira, señalando que las protestas sociales podrían acarrear un deterioro de su imagen y la de la empresa encargada de gestionar el hotel. Además de manifestaciones en diferentes localidades, se organizó la presentación de quejas y peticiones a organismos locales, autonómicos, estatales y europeos para detener la construcción, conservar los valores naturales del espacio y salvaguardar su uso público. Se creó un sitio web y se elaboró un vídeo, subtítulo en inglés y alemán, describiendo el problema y las acciones emprendidas. En 2017, un diputado del Partido de la Izquierda Europea planteó ante el Parlamento Europeo una pregunta sobre el hotel y su impacto en las áreas protegidas aledañas; en 2018, el movimiento de protesta organizó unas jornadas, ampliando el espectro de sus preocupaciones ambientales.

Desde 2015, los grupos ecologistas concentraron su objetivo legal en ampliar la franja costera protegida, establecida en 2002 en los 100 metros; ello impediría la construcción del hotel (al existir una línea de dunas que prolonga de forma evidente los límites de la playa), tal como establece la Ley de Costas vigente. En 2017 presentaron informes al Servicio Provincial de Costas, detallando los valores geomorfológicos y la dinámica costera del área afectada, como fundamento para una nueva delimitación del ámbito protegido. También denunciaron que la constructora había levantado un cerco ilegal que bloqueaba la dinámica natural del sistema dunar. Por último, los grupos ecologistas identificaron irregularidades en el proceso de aprobación por parte de las autoridades, falta de documentos imprescindibles para obtener el permiso de construcción y ausencia de previsión de un sistema de saneamiento adecuado. En 2018, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) tuvo en cuenta los informes presentados (Gobierno de Canarias, 2019), informando del inicio de una revisión de la franja de protección. Mientras tanto, el Ayuntamiento aprobó la licencia de obras. Cuando se inició la construcción del hotel en junio de 2019, los grupos ecologistas comunicaron al Ministerio que esta circunstancia anómala provocó la afección a una zona que muy posiblemente integre la franja costera protegida por la Ley de Costas.

Como en casos anteriores (Armas-Díaz et al. 2020), bajo estas luchas para impedir la transformación irreversible del territorio subyace una *conciencia de los límites*, que resulta singularmente evidente en contextos insulares. La fase de la lucha que por sus singulares circunstancias atrajo las mayores simpatías públicas, así como una alta cobertura mediática y en redes sociales, ocurrió en 2020: dos activistas se encaramaron a las grúas y permanecieron allí encadenados durante doce días, obligando a detener los trabajos.

Poco después, el Ministerio ordenó detener la construcción del hotel debido a la ocupación ilegal de bienes públicos. El Grupo Viqueira manifestó su firme determinación de seguir adelante, argumentando el estricto cumplimiento de todos los requisitos legales. Las autoridades locales mantienen su apoyo al proyecto, conscientes del riesgo de afrontar una indemnización onerosa en caso de que tengan la obligación legal de compensar a los promotores; también argumentan que el permiso fue concedido antes del inicio del expediente de redefinición de la franja protegida.

Se autorizó la reanudación de las obras en febrero de 2021, sujeta a una reducción del tramo de costa ocupado por el hotel. Ese mismo mes, el Ministerio rechazó la demanda de una franja costera protegida de 100 metros, planteada tanto por los grupos ecologistas como ahora también por el Gobierno de Canarias (que desde 2019 ya no estaba en manos de Coalición Canaria), estableciendo en cambio una protección de sólo 20 metros. Tras esta decisión, los ecologistas interpusieron un recurso de revisión de la nueva delimitación que fue aceptada. Si bien, los trabajos de la constructora continuaron, todo esto ha dilatado la construcción e incluso la administración, con visto bueno de la constructora, negoció la adquisición de la parcela.

Urbanización turística de lujo del Puertito de Adeje

En mayo de 2022 se iniciaba en la costa del Puertito de Adeje la construcción de un complejo conformado por más de 400 villas de lujo, hotel con unas 1,800 camas, piscinas, restaurantes y embarcadero. Este proyecto de capital belga, denominado por su promotor 'Cuna del Alma', pretende ocupar una superficie de 43 hectáreas. Amenaza a un espacio natural muy vulnerable, donde se localizan algunas especies que también se han visto afectadas por la urbanización de La Tejita y el Puerto de Granadilla. Sus efectos se extienden también sobre un área marina muy sensible, declarada como ZEC. El complejo se promociona en su página web como una urbanización sensible con su entorno, de bajas densidades y edificada con materiales ecológicos: explota su entorno natural protegido, el mismo que amenaza y destruye, como reclamo para construir su imagen de máxima calidad ambiental. Y pretende, *de facto*, privatizar la playa adyacente a la urbanización.

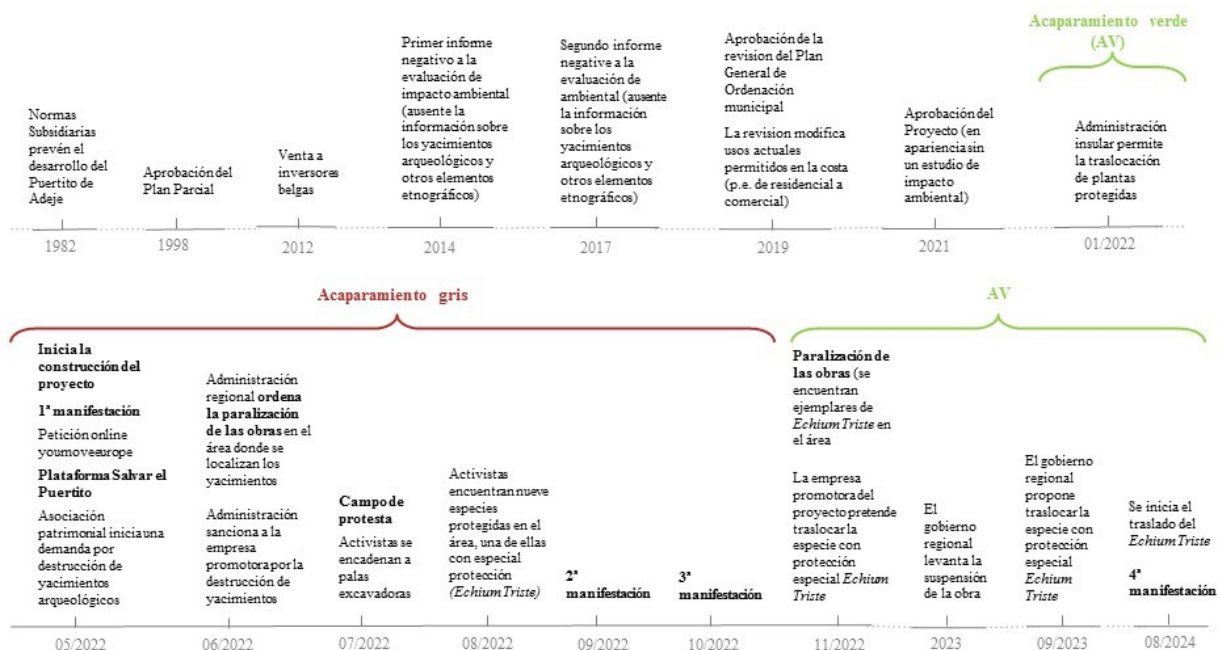


Figura 4: Hitos en la construcción del proyecto en el Puertito de Adeje (1982-2024). Fuente: Elaboración propia a partir de entrevistas y recopilación de prensa.

Tras comenzar las obras de urbanización se constituye de inmediato la plataforma 'Salvar el Puertito', apoyada por otros colectivos sociales y ecologistas, aplicando estrategias similares a las ya planteadas de denuncia y reclamo de la atención mediática. Por parte de los

promotores se vuelve a apreciar la alternancia de tácticas de acaparamiento verde con otras menos 'ecológicas' (Figura 4). Sobre las primeras, se lleva a cabo la translocación de especies vegetales protegidas hacia otras áreas, sin especificar su destino ni garantías de adecuado tratamiento. Se prevé un programa de recuperación para 'regenerar' la playa original, preservar el ecosistema marino y proteger una variedad protegida de tortuga. Con tales prácticas, la naturaleza se vuelve a concebir como un bien canjeable, sin anclajes a su entorno concreto y desprovisto de entidad; al tiempo que, como apuntó Smith (2007), las medidas de restauración del ecosistema sustentan estrategias de acumulación orientadas a sus propios intereses. Existen indicios, en tal sentido, de que la empresa promueve una reorganización de la franja costera cuyo resultado práctico final sea su virtual privatización, desplazamiento y uso exclusivo para quienes se alojen en su también exclusivo complejo turístico-residencial.

Con respecto a las prácticas de acaparamiento gris, estas se constatan no solo en el tratamiento de otras especies protegidas, obviando la legislación, sin informes de impacto ambiental, ni los preceptivos inventarios de especies y otros valores patrimoniales, en una zona donde existen tanto plantas en peligro de extinción como yacimientos arqueológicos prehispanicos, que ya se están viendo destruidos o muy afectados por el inicio de las obras. Por tanto, en otros casos ni siquiera se plantean medidas compensatorias, sino que se identifican tácticas de acaparamiento gris, pero bajo la imagen de una economía turística verde (*greenwashing*). Hasta hace pocos meses el proyecto había sufrido graves sanciones económicas por afección al patrimonio arqueológico, y se encontraba cautelarmente detenido por decisión de los tribunales. De manera reciente, el gobierno regional sugirió trasladar a otras áreas especies de protección especial, que hasta ahora tenían prohibida su relocalización, para facilitar el desarrollo turístico. El trasplante ocurre de mano del gobierno local y se retoman las obras. Este enfoque no solo concierne a este complejo, sino a otros donde pueden encontrarse estas mismas especies protegidas. Por último, la administración pretende facilitar la urbanización en determinados tipos de suelo rústico donde hasta la fecha estaba restringida (ElDiario.es 2024).

Conclusiones

Identificando las formas de mercantilización, materializadas mediante la alternancia de diferentes estrategias que someten a la naturaleza no humana para el desarrollo de infraestructuras turísticas y portuarias, se ahonda y discute la frágil concepción de una naturaleza que se descontextualiza y despoja de significación social. Siguiendo a Celata & Sanna (2010), el turismo y las mega infraestructuras constituyen piezas clave que concretan el eje institucional que rearticula la territorialización. Desde la década de 1990 los proyectos estudiados por nosotros exhiben un catálogo de medidas neoliberales que facilitan a administración y promotores alcanzar sus objetivos y consolidar la urbanización y la actividad turística a costa de destruir y mercantilizar sectores de naturaleza poco transformada.

Por un lado, estos proyectos respaldan los intereses geoeconómicos de las élites dominantes, fomentando un modelo de transformación territorial que perjudica a la naturaleza y vulnera la toma democrática de decisiones. Los casos analizados evidencian que la diversidad natural requiere una mayor consideración del contexto y las escala.

Durante el decenio anterior a la crisis de 2008, España experimentó un proceso de urbanización compulsiva respaldado por infraestructuras y megaproyectos. Los principales

destinos turísticos, la costa mediterránea y los archipiélagos balear y canario, se convirtieron en focos de circulación ampliada de capital a través del sector inmobiliario (Armas-Díaz et al. 2024). La necesidad de construir infraestructuras y de liberar territorio para su implantación se fundamenta en la lógica que identifica medios para expandirse en el espacio y satisfacer el propósito de los grupos sociales dominantes de incrementar su participación en la economía global. No debemos subestimar el papel de territorios semiperiféricos cuya posición geoestratégica se explota de manera particular. Los tres casos ilustran la apuesta de los poderes insulares por optimizar la posición geoestratégica de Canarias como complemento al modelo basado en el turismo de masas (García-Herrera y Sabaté-Bel 2009).

Reactivar el proyecto del Puerto de Granadilla introdujo en la política ambiental canaria considerar a la naturaleza como producto cuantificable e intercambiable, despojado de singularidad (Smith 2007). La translocación de elementos de biodiversidad y la creación de un ente como el OAG se desempeñaron como medidas compensatorias, en contraposición a otras estrategias previas de apropiación no sostenible (*un-green grabbing*). El OAG aplicó un estilo neoliberal de gobernanza, liderando este nuevo enfoque de cuantificación de la biodiversidad al reubicar algunas especies y argumentar contra la protección otorgada a otras, allanando el camino hacia la construcción del puerto y eliminando obstáculos a futuras infraestructuras. La compensación de la biodiversidad se llevó a cabo desregulando la legislación ambiental y la planificación (como apuntan Apostolopoulou y Adams 2019).

Tras la crisis financiera, la neoliberalización de la naturaleza conoció otra vuelta de tuerca. Desde una perspectiva epistémica, no existe una respuesta única respecto a cómo transformar y explotar sectores protegidos de naturaleza. La crítica de Apostolopoulou y Adams (2015) señala que la dialéctica entre acaparamiento verde y gris refleja cómo el modelo neoliberal carece de una estrategia o un compromiso homogéneos para promover la conservación. El acaparamiento gris o no-verde adopta reglamentaciones ambientales que reducen el grado de protección de las especies y liberaliza la legislación urbanística, facilitando la transformación de áreas naturales. Así se constata en determinadas fases de nuestros tres casos. Estas medidas revierten regulaciones ambientales existentes y permiten la degradación a gran escala de ecosistemas en áreas no protegidas, recuperando prácticas que parecían superadas. La intensificación de medidas como la privatización y la desregulación es común a varios estados de la UE y refleja una interpretación de la naturaleza al servicio de un reformulado capitalismo, subordinado a las necesidades del desarrollo urbano (Apostolopoulou y Adams 2015). La modificación de la normativa medioambiental no se limitó al entorno del Puerto de Granadilla, sino que amplió la desprotección de especies a todo el territorio de Canarias. Aunque se esperaba que el OAG adoptara una perspectiva conservacionista, sus políticas de desregulación ambiental se alinean con formas de acaparamiento gris.

Pero ya se trate de un acaparamiento verde, que implicaría compensar escarabajos y sebas marinas mediante la creación de nuevas áreas protegidas en zonas remotas, o un acaparamiento gris que destruye naturaleza sin reemplazarla, en última instancia la naturaleza se pone al servicio de la urbanización y la circulación ampliada de capital (Armas-Díaz y Sabaté-Bel 2022). La crisis y las restricciones sociales se han aprovechado para impulsar una desregulación que permite acumular más capital. Ese impulso se materializa combinando las dos estrategias de acaparamiento, articulados como mecanismos no contrapuestos, pues

ambos contribuyen a la lógica extractivista. Así, el acaparamiento verde se verifica como otra forma de apropiación y desposesión, que saca partido a la expansión de cierta conciencia ambientalista entre la ciudadanía.

Los casos estudiados evidencian también que es posible fusionar objetivos sociales y ambientales, cristalizando en movilizaciones en defensa del medio ambiente y el territorio, al tiempo que se construye socialmente una crítica radical del modelo capitalista neoliberal, opuesta a la mercantilización y a la explotación de recursos naturales descontextualizados, así como al impuesto modelo de Isla. Esta resistencia permitió más tarde a la acción colectiva expandir sus oportunidades mediante una alianza sociopolítica roja y verde que combinó la defensa de los derechos sociales con la protección del territorio y la biodiversidad (Apostolopoulou y Cortes-Vazquez 2018). Entre sus logros, consiguieron reducir las dimensiones previstas del puerto y en décadas posteriores detener la construcción del hotel y las villas de lujo, al menos un tiempo.

Durante la primera década del siglo XXI las movilizaciones adoptaron el lema '*Otra isla es posible*', en demanda de un modelo social y territorial diferente, mejor alineado con la preservación ambiental y reivindicando el derecho a la naturaleza (Cortes-Vazquez y Apostolopoulou 2019). Abogando por el derecho a la isla, se supera la dicotomía entre áreas rurales y urbanas, centrándose en las relaciones socio-naturales, al tiempo que se reconocen las peculiaridades de la insularidad y se reclama el control democrático sobre los procesos territoriales (Clark 2013). Estas movilizaciones masivas impulsaron un movimiento sociopolítico fundamentado en argumentos anticapitalistas que cuestionan el sistema político dominante, en línea con lo planteado por Harvey (2014). Según Clark (2013), ejercer el derecho a la isla implica cultivar una democracia radical y pluralista, estimulada por movimientos sociales que trabajan por futuros insulares alternativos. Poner esto en práctica problematiza el concepto de crecimiento y enriquece la reflexión hacia la utopía de la sostenibilidad.

La evidencia empírica demuestra que las comunidades de los territorios insulares presentan particularidades (Baldacchino 2004). A nosotros nos interesa destacar cómo despliegan mayor conciencia de los límites que las de espacios continentales (Armas-Díaz et al. 2024). El debate sobre los límites del crecimiento parece expresarse de forma más directa y espontánea en las islas, por razones físicas y sociales evidentes: clara percepción de sus límites territoriales, delimitados por el mar; fragilidad de sus ecosistemas naturales y sus estilos de vida sociales y comunitarios (los '*otros saberes*' propios de regiones externas al Norte Global o el '*pensamiento meridiano*' planteado para el sur de Europa por Cassano 2012); la conciencia de la irreversibilidad que provoca la privatización o destrucción del medio; y la constatación de que todos los bienes no producidos localmente deben importarse de ultramar, reforzando una arriesgada dependencia exterior.

La reivindicación eficiente del derecho a la isla representa un salto cualitativo útil respecto a la defensa circunscrita a casos locales. Pero este cambio de escala resulta insuficiente si se circunscribe al ámbito regional. El movimiento ciudadano ensayó con éxito el salto a la escala nacional y, sobre todo, a la de la Unión Europea.. La existencia de un potente repertorio ambientalista europeo y ciertos mecanismos de arbitraje, funcionaron como contrapeso a los procesos de acaparamiento de la naturaleza, motivando en algunos casos la modificación de los proyectos originales, aunque sin llegar a deslegitimar del todo a sus proponentes.

Por último, durante la fase de expansión de la burbuja financiero-inmobiliaria (1997-2008) se observó mayor facilidad para articular la contestación ciudadana y promover movilizaciones masivas. Estas perdieron impulso en la etapa inmediatamente posterior a la crisis, debido al contexto de inseguridad laboral y desempleo. Sin embargo, las respuestas sociales que luego resurgen siguen cuestionando y erosionando la hegemonía neoliberal. La experiencia adquirida se transforma en capital político, generando oportunidades para la construcción colectiva de objetivos alternativos y radicales. La fase última del proceso vino marcada por manifestaciones masivas en las ocho islas del Archipiélago contra la turistificación y a favor de límites al crecimiento, en abril de 2024. La amplia confluencia promotora de las movilizaciones ha iniciado la construcción participativa de un programa que parece apuntar hacia el decrecimiento en una perspectiva postcapitalista, como también ocurre en otros archipiélagos turistificados (Blázquez-Salom et al. 2024).

Agradecimientos

Este trabajo forma parte de los resultados de los siguientes proyectos de investigación: (a) referencia RTI2018-094844-B-C31 financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033 and by "FSO invirtiendo en el futuro" proyecto "Overtourism in Spanish Coastal Destinations. Tourism Degrowth Strategies; (b) referencia 873082 (CONTESTED_TERRITORY) financiado por la el programa de investigación e innovación Horizonte 2020 Marie Skłodowska-Curie; y (c) referencia PID2022-137648OB-C21 financiado por / AEI/10.13039/501100011033/, FEDER Una manera de hacer Europa, "Emergencias Crónicas y Transformación Ecológica en espacios litorales turistificados".

Referencias

- Agnew, John. 1996. "The territorial trap". *Review of International Political Economy* 1(1): 53-80. <https://doi.org/10.1080/09692299408434268>
- Aguilera, Federico. 2009. "Discurso y práctica de los grupos empresariales y políticos: Megaproyectos y megamentiras". En *Economía, poder y megaproyectos* editado por Federico Aguilera & José Manuel Naredo, 53-78. Lanzarote: Fundación César Manrique.
- Allen, Matthew G. 2017. "Islands, extraction and violence". *Political Geography* 57: 81-90. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2016.12.004>
- Apostolopoulou, Elia and William M. Adams. 2019. "Cutting nature to fit". *Geoforum* 98: 214-225. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2017.05.013>
- Apostolopoulou, Elia and José A. Cortes-Vazquez (Eds.). 2018. *The right to nature*. Oxon: Routledge.
- Apostolopoulou, Elia and William M. Adams. 2015. "Neoliberal capitalism and conservation in the post-crisis era". *Antipode* 47(1): 15-35. <https://doi.org/10.1111/anti.12102>
- Armas-Díaz, Alejandro, Ivan Murray, Fernando Sabaté-Bel, and Macià Blázquez-Salom. 2024. "Environmental struggles and insularity: The right to nature in Mallorca and Tenerife". *Environment and Planning C* 42(4): 639-657. <https://doi.org/10.1177/23996544231212294>

- Armas-Díaz, Alejandro. 2023. "¿Cuánto queda de economía colaborativa?: Un análisis de los anfitriones no profesionales de Airbnb en Leipzig (Alemania)". *Documents d'anàlisi geogràfica* 69(1): 5-29. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.727>
- Armas-Díaz, Alejandro and Fernando Sabaté-Bel. 2022. "Struggles on the port of Granadilla: defending the right to nature". *Territory, Politics, Governance* 10(2): 256-276. <https://doi.org/10.1080/21622671.2020.1773918>
- Armas-Díaz, Alejandro, Fernando Sabaté-Bel, Ivan Murray, and Macià Blázquez-Salom. 2020. "Beyond the right to the island". *Erdkunde* 74(4): 249-262. <https://doi.org/10.3112/erdkunde.2020.04.02>
- Armas-Díaz, Alejandro. 2015. *Reestructuración urbana y producción de imagen: los espacios públicos en Santa Cruz de Tenerife*. Tesis doctoral. Universidad de La Laguna. <https://riull.ull.es/xmlui/handle/915/2126>
- Baldacchino, Godfrey. 2004. "The coming of age of island studies". *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 95(3): 272-283. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2004.00307.x>
- Blázquez-Salom, Macià, Ernest Cañada, Nora Müller, and Margalida Maria Ramis Sastre. 2024. "Ecologisme i turisticació. De la defensa del territori a la transformació ecosocial". *Compàs d'amalgama* 9: 32-38. <https://doi.org/10.1344/Compas.2024.9.7>
- Blázquez Salom, Macià, Ivan Murray Mas, and Grettel Navas (eds.). 2016. *Ecología Política. Cuadernos de debate internacional* 52. Monográfico sobre 'Ecología política del turismo'. Disponible en: <https://www.ecologiapolitica.info/producte/52-turismo/>
- BOE - Boletín Oficial del Estado. *Decreto-Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias*, 2000. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOC-j-2000-90006>
- Brito, Juan M. 2018. *La acción colectiva en el cambio de época*. Madrid: Catarata.
- Büscher, Bram and Robert Fletcher. 2017. "Destructive creation". *Journal of Sustainable Tourism* 25(5): 651-667. <https://doi.org/10.1080/09669582.2016.1159214>
- Büscher, Bram, Sian Sullivan, Katja Neves, Jim Igoe, and Dan Brockington. 2012. "Towards a synthesized critique of neoliberal biodiversity conservation". *Capitalism nature socialism* 23(2): 4-30. <https://doi.org/10.1080/10455752.2012.674149>
- Cañada, Ernest and Ivan Murray (eds.). 2019. *Turisticación global. Perspectivas críticas en turismo*. Barcelona: Icaria.
- Cassano, Franco. 2012. *Southern Thought and Other Essays on the Mediterranean*. New York: Fordham University Press.
- Castree, Noel. 2003. "Commodifying what nature?". *Progress in human geography* 27(3): 273-297. <https://doi.org/10.1191/0309132503ph428oa>
- Celata, Filippo and Venere S. Sanna. 2010. "Ambientalismo y (post-)política en un espacio de reserva". *Scripta Nova* 14, 331(62). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-62.htm>

- Chandler, David and Jonathan Pugh. 2021. "Islands and the rise of correlational epistemology in the Anthropocene". *Island Studies Journal* 16(1): 209-228. <https://doi.org/10.24043/isj.119>
- Clark, Eric. 2013. "Financialization, sustainability and the right to the island". *Journal of Marine and Island Cultures* 2(2): 128-136. <https://doi.org/10.1016/j.imic.2013.10.001>
- Coq-Huelva, Daniel. 2013. "Urbanization and financialisation in the context of a rescaling state". *Antipode* 45(5): 1213-1231. <https://doi.org/10.1111/anti.12011>
- Cortes-Vazquez, José A. and Elia Apostolopoulou. 2019. "Against neoliberal natures". *Geoforum* 98: 202-205. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2019.01.007>
- Cowen, Deborah. 2014. *The deadly life of logistics*. Minnesota: University of Minnesota Press.
- Duarte-Abadía, Bibiana, Rutgerd Boelens, and Emerson Buitrago. 2021. "Neoliberal commensuration and new enclosures of the commons". *Territory, Politics, Governance* 11(7): 1480-1500. <https://doi.org/10.1080/21622671.2021.1913216>
- Duffy, Rosaleen. 2006. "The Politics of Ecotourism and the Developing World". *Journal of Ecotourism* 5(1-2): 1-6. <https://doi.org/10.1080/14724040608668443>
- Eldiario.es. 2015. *Granadilla concederá una licencia para construir un hotel de 5 estrellas en La Tejita.* 26 de diciembre. https://www.eldiario.es/canariasahora/tenerifeahora/granadilla-concedera-construir-estrellas-tejita_1_2275923.html
- Eldiario.es. 2023. *El consejero de Transición Ecológica insiste en continuar el proyecto Cuna del Alma pese a sus irregularidades y a la destrucción del patrimonio.* 26 de septiembre. https://www.eldiario.es/canariasahora/ciencia_y_medio_ambiente/consejero-transicion-ecologica-cuna-alma-zapata_1_10545856.html
- Eldiario.es. 2024. *El Gobierno canario pretende ampliar a todas las islas la posibilidad de edificar en suelo rústico.* 16 de enero. https://www.eldiario.es/canariasahora/politica/gobierno-canario-ampliar-edificar-suelo-rustico_1_10841195.html
- Escobar, Arturo. 2000. "El lugar de la naturaleza y la naturaleza del lugar: ¿globalización o posdesarrollo?". En *Lecturas de metodología en las ciencias sociales I* compilado por Carlos Gallegos Elías, Rosa María Lince Campillo & Daniel Carlos Gutiérrez Roldán. 148-180. Chiapas:
- Fletcher, Robert. 2019. "Neoliberalismo y turismo". En *Turistificación global* editado por Ernest Cañada & Ivan Murray, 37-52. Barcelona: Icaria.
- Fletcher, Robert. 2016. "Tours caníbales puesto al día". *Ecología política* 52: 26-34. https://www.ecologiapolitica.info/wp-content/uploads/2017/01/052_Fletcher_2016.pdf
- Frontur. 2020. *Serie histórica de la llegada de turistas a Canarias e islas. 1997-2019.* Gobierno de Canarias. https://turismodeislascanarias.com/sites/default/files/promotur_serie_frontur_1997-2019.pdf

- García-Herrera, Luz Marina and Fernando Sabaté-Bel. 2009. Global Geopolitics and Local Geoeconomics in Northwest Africa: The Industrial Port of Granadilla (Canary Islands, Spain). *Geopolitics* 14(4): 589-603. <https://doi.org/10.1080/14650040802693754>
- Gobierno de Canarias. 2019. "Exposición pública de deslinde del dominio público marítimo-terrestre del tramo comprendido entre Urbanización Costabella y Punta del Bocinegro". *Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife* 18: 2694-2695. <http://www.bopsantacruzdetenerife.org/descargar/2019/02/018/Bop018-19.pdf>
- Grydehøj, Adam. 2017. "A future of island studies". *Island Studies Journal* 12(1): 3-16. <https://doi.org/10.24043/isj.1>
- Harvey, David. 2014. *Seventeen contradictions and the end of capitalism*. Oxford University Press.
- Harvey, David. 2012. *Rebel cities*. London: Verso.
- Harvey, David. 2007. *Breve historia del neoliberalismo*. Madrid: Akal.
- Harvey, David. 2004. "The 'new' imperialism". *Social register* 40: 63-87. <https://socialistregister.com/index.php/srv/article/view/5811/2707>
- Heynen, Nik, James McCarthy, Scott Prudham, and Paul Robbins. 2007. *Neoliberal environments*. Oxon: Routledge.
- Horn, Katharina, Alejandro Armas-Díaz, and Marcelo Giraud. 2023. Water disputes in Argentina. Analysing environmental movements against the mining industry in Mendoza, Argentina. *Die Erde* 154(1-2): 27-41. <https://doi.org/10.12854/erde-2023-653>
- Igoe, Jim, Katja Neves, and Dan Brockington. 2010. "A Spectacular Eco-Tour around the Historic Bloc: Theorising the Convergence of Biodiversity, Conservation and Capitalist Expansion". *Antipode* 42(3): 486-512. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2010.00761.x>
- Lefebvre, Henri. 1969. *El derecho a la ciudad*. Barcelona: ediciones península.
- López, Isidro and Emilio Rodríguez. 2011. "The Spanish model". *New Left Review* 69: 1-28. <https://newleftreview.org/issues/ii69/articles/isidro-lopez-emmanuel-rodriguez-the-spanish-model.pdf>
- Martínez-Alier, Joan, Héctor Sejenovich, and Michiel Baud. 2015. "El ambientalismo y ecologismo latinoamericano". En *Gobernanza ambiental en América Latina*, editado por Fabio de Castro, Barbara Hogenboom & Michiel Baud. 39-72. Buenos Aires: CLACSO.
- Massey, Doreen. 1994. *Space, place and gender*. Minnesota: University of Minnesota Press.
- MITECO - Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. 2021. *Los espacios protegidos Natura 2000 en España. Cartografía digital*. https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/servicios/banco-datos-naturaleza/informacion-disponible/red_natura_2000_inf_disp.aspx
- Mostafanezhad, Mary, Roger Norum, Eric J. Shelton, and Anna Thompson-Carr. 2016. *Political Ecology of Tourism. Community, power and the environment*. Nueva York: Routledge.

- Neves, Katja and Jim Igoe. 2012. "Uneven development and accumulation by dispossession in nature conservation: comparing recent trends in the Azores and Tanzania". *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 103(2): 164-179. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2012.00710.x>
- Novy, Johannes and Claire Colomb. 2019. "Urban tourism as a source of contention and social mobilisations: a critical review". *Tourism Planning & Development* 16(4): 358-375. <https://doi.org/10.1080/21568316.2019.1577293>
- Ojeda, Diana. 2019. "La playa vacía, el bosque exuberante y el otro exótico: herramientas para el análisis crítico del turismo de naturaleza". En *Turistificación global* editado por Ernest Cañada & Ivan Murray, 463-474. Barcelona: Icaria.
- Peck, Jamie, Nik Theodore, and Neil Brenner. 2013. "Neoliberal urbanism redux?". *International Journal of Urban and Regional Research* 37(3): 1091-1099. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12066>
- Pérez Flores, Larisa. 2018. Islas, migración y criollización: Canarias desde un enfoque descolonial. *Anuario de Estudios Atlánticos* 65: 1-19. <http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/10268>
- Pons, Antoni, Onofre Rullan, and Ivan Murray. 2014. "Tourism capitalism and island urbanization: tourist accommodation diffusion in the Balearics, 1936-2010". *Island Studies Journal* 9(2): 239-258. <https://doi.org/10.24043/001c.81625>
- Prieto Lopez, Ana, Bibiana Duarte-Abadía, and Rutgerd Boelens. 2021. "Territory in conflict: Land dispossession, water grabbing and mobilization for environmental justice in southern Spain". *International Journal of Water Resources Development* 37(6): 996-1020. <https://doi.org/10.1080/07900627.2020.1854693>
- Sabaté-Bel, Fernando and Alejandro Armas-Díaz. 2022. Commodification or the right to the island: The struggle against the construction of a hotel in La Tejita (Tenerife). *Island Studies Journal* 17(2): 214-234. <https://doi.org/10.24043/isj.386>
- Sabaté-Bel, Fernando and Alejandro Armas-Díaz. 2021. "Mercantilización o derecho a la isla: protesta contra la construcción de un hotel en la Tejita (Granadilla de Abona, Tenerife)". En *Libro de trabajos aportados al XXVII Congreso de la Asociación Española de Geografía* editado por García-Rodríguez, José León, 129-141. La Laguna: Asociación Española de Geografía.
- Sabaté-Bel, Fernando. 2006. Aceleración autoritaria o sosiego democrático: del tiempo del capital al tiempo de la ciudadanía. En *Calidad de la democracia y protección ambiental en Canarias* editado por Federico Aguilera Klink, 89-106. Tahiche: Fundación César Manrique.
- Sabaté-Bel, Fernando. 2005. Territorio, negocio, resistencia y dignidad. *Disenso* 46, 8-11.
- Salvar La Tejita. 2016. Historia Costabella-La Tejita. *YouTube*. <https://youtu.be/jUdUsykC4fl>
- Sánchez Suárez, Noelia. 2022. *El movimiento social contra el Puerto de Granadilla*. Puntagorda: Ediciones alternativas.
- Smith, Neil. 2009. "The Revolutionary Imperative". *Antipode* 41(1): 50-65. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2009.00716.x>

- Smith, Neil. 2007. "Nature as an accumulation strategy". *Socialist Register* 43: 16-36. <https://socialistregister.com/index.php/srv/article/view/5856/2752>.
- Tarrow, Sidney. 2004. *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid: Alianza Editorial.
- Torres, Laura M., Gabriela C. Pastor, María V. Grosso, and Ana E. Scoones. 2018. "Turismo de lujo y extractivismo: la ruralidad como presa del capital. Reflexiones a propósito del Valle de Uco (Argentina)". *Scripta Nova* 22 (585). <https://doi.org/10.1344/sn2018.22.19210>
- Yin, Robert K. 2009. *Case Study Research. Design and Methods*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.