





Luis Morales en el Mirador de Malpaso durante su construcción, Haría, 1964
Archivo Luis Morales Padrón

Luis Morales Padrón



Primera reimpresión, 2024

Diseño de la colección: Alberto Corazón
Maquetación: Zita Moreno wernerpuig.com
© del texto: Mario Alberto Perdomo
© del prólogo: Leopoldo Díaz Bethencourt
© de las fotografías: sus autores

Reservados todos los derechos de esta edición
para la Fundación César Manrique
Servicio de Publicaciones
Taro de Tahíche, TAHÍCHE
Lanzarote 35507
Islas Canarias

ISBN: 978-84-88550-86-6
Depósito Legal: GC 125-2017
Imprime: Imprenta Roal, S.L.

Impreso en España. Papel ecológico.

Luis Morales Padrón

Mario Alberto Perdomo



FUNDACIÓN

CÉSAR

MANRIQUE



Luis Morales Padrón, c. 1977
Archivo Luis Morales Padrón

Índice

Prólogo

Leopoldo Díaz Bethencourt	9
---------------------------------	---

Luis Morales Padrón

Mario Alberto Perdomo

I. Luis Morales Padrón, el trabajo bien hecho	17
II. De viajeros a turistas. Antecedentes de una gran obra colectiva	29
III. La infancia breve de Luis: 1932-1947	37
IV. Lanzarote se abre al mundo. El niño se hace hombre: 1947-1955	43
V. Ensayo general en el Ayuntamiento de Arrecife: 1955-1960	51
VI. Luis Morales y José Ramírez en el Cabildo Insular: 1960-1974	63

VII. Vías y Obras Insulares: agua, carreteras, aeropuerto y polideportivo	79
VIII. Cueva de los Verdes y Jameos del Agua	103
IX. Montañas del Fuego y Monumento al Campesino	133
X. El fin de una época: el Mirador del Río	149
XI. Transición política y profundos cambios: Museo Internacional de Arte Contemporáneo (MIAC)	161
XII. El Jardín de Cactus, la última gran aventura	179
XIII. Los noventa, el adiós de un autodidacta	185
XIV. Luis Morales, la persona	199
Epílogo	211
Documentación	221
Imágenes	227
Agradecimientos	237

Prólogo

Leopoldo Díaz Bethencourt

Siempre que cae en mis manos un texto con prólogo me pregunto si leerlo antes que el libro propiamente dicho, como a su definición y finalidad corresponde, o posponer tal actividad a la terminación del mismo. Aunque emparentado con la introducción y el prefacio, el prólogo es un texto preliminar que tiene características propias y, según mandan los cánones, ha de servir a la mejor comprensión de la obra, a darnos pistas para su mejor lectura o a señalar sus aspectos básicos y esenciales. Si usted es un lector ortodoxo y ha decidido empezar el libro por el prólogo, abandone tal propósito por expresa recomendación de este prologuista. Hágame caso, desista del prólogo hasta después del punto y final de la obra. Déjese llevar por el fluir de lo que el libro cuenta y cómo se cuenta sin sujetarse a previos condicionamientos ni apriorismos; entusiásmese espontáneamente con su lectura, como uno mismo ha hecho; déjese arrastrar por esta apasionante crónica periodística que retrata una época, un modo de trabajar y un protagonista, todos atípicos pero contribuyentes decisivos en el diseño de una nueva Lanzarote que, del ostracismo, la miseria y el olvido, pasó a creer en sus potencialidades, en sí misma.

Luis Morales Padrón, el protagonista de este relato, puede decir que él estuvo allí. Como testigo privilegiado en la construcción del espacio soñado de la utopía que César Manrique concibió para Lanzarote, sitio donde, decía el artista, estaba su verdad. En su calidad de capataz general, primero, y encargado de obras, después, Luis

Morales sirvió durante treinta y ocho años al Cabildo de Lanzarote, constituyéndose en el mejor intérprete de César Manrique, en el hombre de confianza de Ramírez y Manrique. Sabido es que, durante la Presidencia de José Ramírez Cerdá (1960-1974), el Cabildo, con César Manrique a la cabeza y Luis Morales como encargado y ejecutor material, protagoniza una serie de intervenciones públicas en el territorio que acaba alumbrando lo que hoy conocemos como los Centros de Arte, Cultura y Turismo, santo y seña de una isla que, cuando su modelo productivo agrario y pesquero daba en los setenta sus postreros estertores, emprendió su propia reconversión hasta desembocar en una economía de servicios ligada al turismo.

La época más reciente del desarrollismo, la abundancia y la burbuja (de tantas cosas, no sólo inmobiliaria) deja ver cómo todo político que se precia de serlo acude al último gurú de la arquitectura, la ingeniería o las artes para que ponga su sello mediático al emblema de turno que perpetúe su memoria en el imaginario colectivo de sus ciudadanos. En nuestro tiempo, el político contrata al artista estrella. Ramírez Cerdá procedió de manera bien distinta, radicalmente diferente. Invirtiendo los términos, podemos decir que Pepín confió en César y le permitió desarrollarse como artista de lo público a gran escala para que su talento brillara. Ciertamente Manrique era pintor —y no menor, por cierto— y que, antes de fijar su residencia definitivamente en Lanzarote, vivió varios años en Nueva York y se codeó con los movimientos artísticos más vanguardistas de finales de los sesenta, pero su obra pública en Lanzarote es la que le da su dimensión más relevante y le consagra definitivamente como artista célebre y afamado. Lanzarote-Manrique o Manrique-Lanzarote, que tanto monta, pasan a constituir un binomio tan indisoluble que hoy sigue marcando las trazas de identidad personal y colectiva del artista y la isla, unidos por una suerte de argamasa tan consistente como la que Luis Morales acostumbraba a emplear en sus obras de albañilería.

El arte público de Manrique parte de la misma materia volcánica insular que en sus lienzos se vuelve texturas y colores abstractos. Sobre lo que la naturaleza nos deja, César interviene y diseña espacios públicos. Pronto sabremos que arte y naturaleza van de la mano. El uso y disfrute del paisaje cruza las fronteras de la estética para ser al tiempo un recurso económico que endereza el porvenir de una isla temerosa de su futuro y expectativas. Alejada por la realidad insular que físicamente la acota, Lanzarote, acobardada y carente de autoestima, se reconocía fea y adusta cuando se miraba al espejo. Pero César cambia el chip. Hombre y medio se entrelazan, y una conciencia medioambiental, con contradicciones y excepciones incluidas, se forja en las mujeres y los hombres de Lanzarote. Al fin, alcanzamos una marca turística extraída de la entraña de un paisaje insular insólito y excepcional, que nos aleja, por lo singular, de los destinos turísticos repetitivos y banales.

Mas no hay obra humana que responda exclusivamente a los designios inescrutables de los dioses que moran en Timanfaya, nuestras montañas de fuego émulas del Olimpo griego. César, como todo creador, incluso brillante, no estuvo solo. No ya en lo político, como es obvio y notorio, sino en la ejecución material de su obra. En el cine se habla de actores secundarios para mentar a los que no son los protagonistas estelares de la película, pero aportan un valor complementario de profesionalidad y buen hacer que resultan imprescindibles para que el producto cinematográfico final sea redondo y aceptado por el público. Luis Morales sería un actor secundario, pero inmediatamente tenemos que apostillar, un actor secundario de primer orden, aunque la expresión en sí misma pueda parecer antitética. Y con Luis otros muchos que, bajo la dirección política de José Ramírez Cerdá y la artística de César Manrique, fueron lo que ya se conoce como “las otras manos” o, en afortunada expresión del autor de este libro, Mario Alberto

Perdomo, “manos y brazos que contribuyeron a edificar el gran sueño insular”, o dicho del propio Luis Morales “general invisible al frente de un batallón de invisibles” que “convirtió en realidades los proyectos de los ingenieros y los arquitectos”.

Luis Morales Padrón es un relato minucioso y preciso de cómo nacen y se hacen los símbolos que transforman Lanzarote en un reclamo turístico *sui generis*. Con el testimonio central de Luis Morales (todo un dechado memorístico de detalles y particularidades) y de algunos de los que a su lado estuvieron, el lector conocerá con precisión y todo lujo de pormenores el nacimiento y desarrollo de cada uno de los Centros Turísticos del Cabildo: Cueva de los Verdes, Jameos del Agua, restaurante El Diablo, las demostraciones geotérmicas de las Montañas del Fuego, Ruta de los Volcanes, Monumento al Campesino, Mirador del Río, Museo Internacional de Arte Contemporáneo en el Castillo de San José, Auditorio de Jameos del Agua y Jardín de Cactus. Pero el libro que escribe Mario Alberto Perdomo es también la crónica de la Lanzarote de los cincuenta y sesenta, de los albores del despegue económico que en los ochenta acaba asignando a la isla un papel turístico de referencia en el orbe entero. Bajo el triángulo mágico formado por Pepín, César y Luis, en menos de dos décadas, y con la empresa pública insular Vías y Obras como instrumento ejecutor, Lanzarote no sólo implanta y acondiciona sus espacios turísticos, sino que, en la búsqueda de la ruptura del aislamiento exterior e interior, promueve conexiones aéreas y marítimas y construye carreteras.

Luis Morales narra el peculiar método de trabajo de Manrique, siempre con el magín en ebullición, sacando ideas a borbotones de una chistera exuberante que refleja en dibujos y croquis que los técnicos materializan en proyectos y construcciones. Después, a pie de obra, Manrique, junto a esa legión de anónimos brazos y manos que hacen un trabajo público y colectivo de cohesión infinitas, pule,

rectifica, añade o resta hasta conseguir el grado de perfección que sólo los visionarios son capaces de alcanzar. Manrique recibe extasiado lo que la naturaleza ofrece sobre el escenario de la isla. Pero lejos de complacerse hasta el infinito en su contemplación, fija su mirada inconformista, rebelde e insatisfecha y reinterpreta lo que la naturaleza deja en la superficie insular: “ganaba la naturaleza y ganaba el paisaje”, se afirma en el libro. Y si no, el artista evita actuar: “en el otro jameo (en referencia al Jameo Chico) no intervino porque temió estropear el paisaje”, afirma Luis Morales.

Meticuloso y detallista, el protagonista de este libro no solo desmenuza el qué, cuándo y cómo de la trascendental obra pública del Cabildo lanzaroteño, sino el quién de cada obra y fragmento de obra. Lo manifiesta con elegancia, prudencia y exquisito esmero, como para no importunar a nadie, pero seguro que determinado a no faltar a la verdad ni falsear la historia.

El relato de la obra que el lector tiene en sus manos lo conduce el economista (por formación y estudios universitarios) Mario Alberto Perdomo, en realidad periodista y hombre de la comunicación que desde el reportaje y la opinión abanderó en los años ochenta el nuevo periodismo insular, sucesor natural de la vieja —aunque valerosa— escuela informativa local predemocrática. A caballo entre la crónica y el reportaje, Perdomo cuenta, sobre todo, hechos y circunstancias y, a veces, los adereza con impresiones personales. Estilo y lenguaje fluyen ágilmente, con viveza y claridad. Así sucede porque en el fondo no deja de ser un ejercicio de puro periodismo el que practica el autor, si bien de largo aliento por el formato de libro escogido para la ocasión.

El texto de Perdomo invita al lector a dar un largo paseo histórico por un tiempo periclitado. Hoy ya no es posible ejecutar obras sin planos, sin presupuesto, sin políticos en la oposición, sin polémica (aunque algunas la tuvieron, como el Monumento al

Campesino o el Museo Internacional de Arte Contemporáneo), sin artistas de una pieza (no confundir con cortesanos), sin leales servidores y cooperadores de lo público. Cuando en 1997 Luis Morales se jubila (diez años antes moría Ramírez Cerdá y, en 1992, César Manrique), Lanzarote dice adiós a la etapa que ha permitido vivir a sus habitantes sin las miserias de cuando nuestros antecesores comían piedras, que diría Leandro Perdomo. Toñín Ramos, trabajador jubilado de los Centros Turísticos, expresa con meridiana claridad el crepúsculo del esplendor en la hierba cuando dice que “los años dorados fueron de 1960 a 1991” y añade que “luego todo se vino abajo”. No sé si es muy apocalíptica la frase. No sé si tiene el poso de la nostalgia cuando el tiempo ya es inaprensible como el agua que se desparrama entre las manos. Pero me lleva a pensar si lo que se vino abajo ya se ha levantado, aunque sea en otro contexto, de otra manera, pero con igual dignidad; si lo que tenemos ahora se alimenta de quimeras y sueños capaces de devolvernos a esa suerte de realismo mágico que hombres como Luis Morales coadyuvaron a crear. Pero esa es otra reflexión. Y otra historia, cuyo viaje también se contará. Es posible que no le toque escribirla a Mario Alberto Perdomo ni, con total seguridad, prologarla a este que ahora firma y a quien, a fin de cuentas, lo que le ha venido a salir en este ocasional ejercicio de componedor de proemios es un galeato (dícese del prólogo que tiene por objetivo defender una obra).

A la memoria de maestro Manuel Morales Martín



I. Luis Morales Padrón, el trabajo bien hecho

Por última vez después de treinta y ocho años, Luis Morales Padrón se dirigió de madrugada a las instalaciones de Vías y Obras a organizar el trabajo de los operarios que tenía a su cargo. Es lo que venía haciendo desde que, en 1960, José Ramírez Cerdá le pidió que le acompañara al Cabildo de Lanzarote. Después de cincuenta y un años de vida laboral, el encargado general se despidió.

Luis Morales Padrón fue durante décadas el encargado general de un numeroso grupo de hábiles operarios del Cabildo que, con sus manos y brazos, contribuyeron a edificar el gran sueño insular de superar el atraso y la pobreza endémica. Con lealtad y entrega plenas, desempeñó el papel que le correspondió y aceptó todo lo que le pidieron que hiciera, a pesar de algunas dudas iniciales. Hoy se siente orgulloso de su aportación al desarrollo insular, como todos los anónimos empleados que tuvo a su cargo y le acompañaron en la aventura:

Al principio, antes de mi llegada al Cabildo, existía la idea de que las cuadrillas del Cabildo eran malas, pero después se convencieron de que no. En aquella época no teníamos las máquinas que tuvimos después, y todo era a base de brazos y herramientas. De hecho, la pista turística del Mirador [del Río] la hicimos a pico y pala, cargando el camión a mano. La apisonadora que teníamos era el camión cargado: camina para arriba, camina para

abajo, mojando la tierra y compactando con el mismo camión. Se tardaba en hacer las obras y a lo mejor no se las vigilaba bien, y por eso creo que había una mala imagen. Yo nunca tuve al personal solo. Si iban cuatro, había uno que era el jefe —que es el que hacía el parte— y estaban más organizados. Más tarde, cuando tuvimos maquinaria, a lo mejor iban las autoridades a ver una carretera creyendo que estábamos en Mala y ya estábamos de Guatiza para acá... Y mejoró la imagen. El personal cumplía bien.

Debidamente contextualizada, la evolución de la isla a lo largo del siglo XX eclosionó con la llegada de José Ramírez Cerdá a la Presidencia del Cabildo de Lanzarote, pero, antes de y durante su mandato, muchas personas contribuyeron a moldear un imaginario que se concretó en el territorio. Fue el de Lanzarote —en esos años— un trabajo colectivo. En parte, un trabajo en equipo, y, en parte, una tarea que aglutinó, en la misma dirección y no siempre en el mismo sentido, un conjunto de voluntades dispersas. En algunos casos, con miradas distintas sobre lo que era prioritario o sobre lo que había que hacer y cómo hacerlo. El mensaje de Luis Morales consiste en reconocer y valorar los méritos de cada cual, pero también sitúa a cada uno en su exacto lugar con elegancia.

Los rasgos básicos de la isla que hoy conocemos obedecen a un proyecto liderado por César Manrique y Pepín Ramírez en el que participaron —de una u otra manera— personas de toda condición económica y social. Al frente de los brazos que forjaron la nueva realidad desde el Cabildo, estuvo Luis Morales Padrón desde el 15 de marzo de 1960, en calidad de capataz general primero y encargado general después.

Su función no se limitó a gobernar y vigilar a los trabajadores bajo su mando, que llegaron a sumar más de trescientos en

determinado momento, y mucho menos a hacerlo con mano dura. Sin duda, durante años, Luis estuvo al frente ejecutivo de la principal empresa de edificación y obra pública de la isla. Pero fue mucho más que un capataz o un encargado general:

Yo estaba siempre trabajando; era como un pequeño esclavo del Cabildo. Llegaba a las cinco de la mañana al trabajo, comía en diez o quince minutos, y seguía hasta las ocho o las nueve de la noche. Cuando llegaba el buque aljibe, teníamos que descargar el agua a toda prisa, incluso de noche.

Programando el trabajo y coordinando diversos equipos, Luis Morales Padrón supo dar forma a las ideas de César Manrique, y convirtió en realidades los proyectos de los ingenieros y los arquitectos que dibujaron las concepciones de Manrique. A tal fin, recibía y controlaba los materiales, y cada día, organizaba el trabajo, distribuía los hombres, adjudicaba las herramientas y la maquinaria, gestionaba el material necesario... Es decir, organizaba el proceso y la mecánica de los trabajos de obra encomendados, que eran complejos y variados, y siempre estaba en varias tareas a la vez: desde la perforación de galerías de agua al asfaltado y la mejora de carreteras, pasando por el acondicionamiento de lugares turísticos, la construcción o ampliación de edificios públicos, el mantenimiento de los inmuebles del Cabildo...

Diariamente, realizaba el seguimiento y controlaba la ejecución de trabajos concretos de obra, y resolvía cualquier duda que surgiera en torno a procedimientos, materiales y técnicas, asesorando a los operarios del equipo. Por último, supervisaba y verificaba los procesos y resultados de los diferentes trabajos, tarea que se empeñó en compartir semanalmente con todos los presidentes que tuvo el Cabildo entre 1960 y 1997:

Para la organización del trabajo, primero me ponía de acuerdo con el jefe, o con el que proyectaba la obra. Me daban los planos y el presupuesto. Sobre eso hacía el plan de trabajo, una especie de parte donde reflejaba todo. Lo primero era el trazado con cal sobre el terreno, que hacían el capataz que se iba a hacer cargo de la obra y un peón. Luego venían los cimientos, la fontanería, la carpintería, etc. Pero me di cuenta de que tenía que cambiar el sistema porque el Cabildo tenía demasiadas obras a la vez y surgían muchos imprevistos, como averías que había que atender. Al final, los planes de trabajo los hacía más bien para mí, pero me guiaba en cumplir con el presupuesto y saber lo que iba gastado. La contabilidad se llevaba al día y teníamos bastante superávit. Primero estuvo Pedro Rodríguez y luego Dionisio. Eran listeros. El control se llevaba en la oficina de Vías y Obras del Cabildo, pero yo llevaba también el control en Vías y Obras. Llevábamos parte de todo: de entradas, salidas y existencias de material, de personal, de transporte... De todo. Casi todas las obras se clavarón, salvo los Jameos y la Cueva. Pero no eran unas obras normales, no se podían presupuestar. Me mandaban las facturas para pagar y sin mi firma no se pagaban. Yo no firmaba ninguna sin mirarla y sin que Dionisio la mirara. La factura tenía que ir con su nota de pedido, comprobábamos si había entrado el material... Como encargado general tenía que tener una idea de lo que iba gastando. Incluso me compré un libro de contabilidad y dirección de empresas. También teníamos un tablero en Vías y Obras para las máquinas. En horizontal estaban todas las obras, y en vertical las máquinas, y sabíamos dónde estaba cada máquina en todo momento. Yo no podía estar sin ver las obras: de una obra a otra todo el día, por toda la isla, incluso me ocupaba del mantenimiento de caminos

cuando eran de tierra.

Los trabajadores a cargo de Luis Morales procedían de diferentes puntos de la isla, así que había que recogerlos, distribuirlos, organizarlos y obtener unos rendimientos que no siempre eran los esperados por los responsables políticos, quienes, como hoy, pretendían obtener resultados de inmediato:

El personal entraba a las siete de la mañana y trabajaba diez horas diarias. Yo entraba antes para organizar el día. Había que ir a recoger personal por toda la isla y llevarlo a las obras. Había un señor que a las siete de la mañana ya tenía encendida la caldera para poder empezar a asfaltar a su hora. Así logramos mucho rendimiento con tres equipos: uno de maquinaria grande haciendo desmontes y explanaciones, otro que hacía los muros de contención, y otro poniendo la grava y asfaltando. Teníamos un trabajador para desmontar, de los más antiguos, Francisco Pérez, que era una fiera. Don Domingo Suárez Lorenzo me entregaba el presupuesto del año. Cuando llegué [al Cabildo] era mi jefe y consultaba todo con él. Más tarde lo hice con don José Manuel Fiestas. Yo empleaba el conducto reglamentario, como en el cuartel. Lo peor era siempre la rapidez que querían los políticos. No lo hacían con mala fe, pero muchos no sabían. Por eso me preparé un cartel que puse en mi despachito, que más o menos decía: "Aquí, en Vías y Obras, las cosas fáciles las hacemos sobre la marcha, lo difícil tardamos un poco, y, si quiere usted que hagamos milagros, tiene que avisar con tiempo". Se me ocurrió después de una conversación con Fiestas. Le dije: "Usted lo que quiere es que yo haga milagros", y me contestó "sí, pero le estoy avisando con tiempo", concluyó. Así que aproveché...

Como empleado público, Luis Morales siempre se distinguió por su dedicación y por su carácter disciplinado y responsable, dando

ejemplo como el primero. Su profesión era la de maestro albañil:

Mis jefes eran los superiores de la Oficina Técnica. Con don José Ramírez, mi trato era directo con él, aunque mi jefe inmediato era don Domingo Suárez Lorenzo. Si íbamos a descargar un barco por la noche, allí estaba él también. Después vino Fiestas Coll. Les debo mucho a mis jefes, que me han respetado mucho, como don José Manuel Fiestas, que hasta hace poco me pedía opinión, o con don José Manuel Onieva. Me hacía feliz que tuvieran esa confianza en mi persona. Como con don José [Ramírez], que fue a quien más traté y que me daba su confianza. Y don Nicolás de Páiz lo mismo. Y para mí, de los jefes inmediatos de aparejadores, don Esteban Armas. Al final, tanto un jefe como un amigo don Esteban. Aunque siempre los he tratado con mucho respeto y de *don* o *usted*.

Esteban Armas Matallana es arquitecto técnico. Adscrito a la Oficina Técnica en 1978, se dedicó a proyectos y a dirección de obras hasta que, en 1994, pasó a la Oficina del Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT). En ese período, mantuvo una estrecha relación con César Manrique y su obra. Relata Esteban Armas: “Estábamos César, Luis Morales y yo, y José Manuel Fiestas como director. César estaba casi a diario en sus obras. Lo diseñaba todo: muebles, lámparas, detalles...”.

Y continúa:

En mi primer día de trabajo, José Manuel Fiestas me presentó a Luis Morales. Casi todos los días, Luis me recogía e íbamos a visitar obras. Entre las primeras obras singulares que me tocó con Luis y César, fue el enterramiento del Echadero de los Camellos, en las Montañas del Fuego, y la cúpula del Mirador

del Río. Otras obras singulares con ellos fue la comunicación por arriba con La Cazuela, en los Jameos; el Jardín de Cactus; el pavimento, los baños exteriores y la cocina en el restaurante El Diablo; partes de la Casa-Museo del Campesino; la ampliación de la cocina del Museo Internacional de Arte Contemporáneo; o el Charco de San Ginés. Hicimos muchos kilómetros juntos.

Sobre la relación entre César Manrique y Luis Morales, opina Esteban Armas —que la vivió muy de cerca— que “Luis era el hombre en el que más confiaba César a la hora de ejecutar sus obras, y Luis tenía mucha fe en César”:

Le tenía cogida la vuelta a César. Cuando transmitía una idea, Luis buscaba la manera de aplicarla, pero también hacía muchas sugerencias a César, y este sabía que Luis nunca tomaba la iniciativa por su cuenta, sabía que nunca se iba a extralimitar. Se entregó totalmente al Cabildo y su mayor cualidad fue su lealtad al Cabildo como institución y a César Manrique.

Cuando se refiere tanto al plano profesional como humano de Luis Morales, Esteban Armas es asimismo rotundo y subraya su inteligencia natural:

Luis Morales es muy noble, muy franco, leal e íntegro. Y muy buena persona. Es un hombre sin estudios, pero se preparó y se formó. Tenía mucha cabeza, mucha lógica y era muy trabajador. Sabía cómo se hacía un trazado, rasantes, pendientes de curvas, estructuras, armaduras... Un autodidacta. Era muy respetuoso y considerado con los subordinados. Tenía a su cargo trescientos hombres y lo tenía todo muy organizado: la

contabilidad por cada obra, la medición del rendimiento diario, el estudio de costes por obra... Luis tuvo capataces muy buenos, como Juan Medina Cáceres, su segundo, y compañero de César en la Guerra Civil.

Exquisito en el trato tanto con sus jefes como con sus subordinados, Luis Morales Padrón reunía todas las características requeridas para el desempeño de tan importante labor. La primera de ellas, la vocación. Se inició en el oficio profesionalmente siendo un chico de sólo catorce años y lo aprendió al lado de su propio padre, maestro Manuel Morales Martín, jefe de mantenimiento del Ayuntamiento de Arrecife, de quien recibió la mejor enseñanza a la vez que adquirió experiencia en ejecución de todo tipo de obras:

Me fijé en lo que hacía mi padre en el Ayuntamiento, que trataba bien a la gente y cumplía con su deber. Yo seguí las costumbres de mi padre. Cuando alguien se porta mal, se le lleva aparte y no se le llama la atención delante de nadie. Le explicaba dónde fallaba y le enseñaba el reglamento, para que supiera las consecuencias. Mi sistema era respetar, y me respetaban. Si había una fecha de terminación, se lo decía y ponían interés; y si había que estar más tiempo, estaban. También tuve la suerte de tener buenos capataces. Al primero que tuve en carreteras fue a Rafael Cabrera Rodríguez. También estaba Marcial Grimón, que era bueno haciendo las paredes. Otro era Daniel Camacho. En albañilería, tuve a gente buena, como el maestro Pedro de León Corujo y el maestro Francisco González Rodríguez. Luego estaban Federico Padrón, Antonio Santana... En las galerías, tuve a Domingo Padrón *El Cabuquero*, a Pedro Corujo Espinosa y a Pedro de León Rivera. Buenos elementos todos y buenas personas.

Luis Morales educó la capacidad de abstracción, ya que las de organización, liderazgo y dotes de mando formaban parte de su personalidad. A esto unía su fortaleza física, su capacidad de resolución y su tenacidad. Nunca se retrajo ante la adversidad ni ante las dificultades:

Como jefe creo que era duro cuando había que serlo, pero siempre pensaba en los hijos de los trabajadores cuando metían la pata y podían ser despedidos. Les decía: “Si te portas mal, con el Convenio en la mano puedes ser despedido”. Hablaba con ellos y les explicaba las consecuencias. Y les nombraba a los hijos: “¿Cómo vas a mantener a tu familia?”. Muchos me hacían caso. En toda mi vida sólo eché a uno de mala manera por faltas muy graves. Vinieron a hablar conmigo y les dije: “Mándenme a un hijo, pero ese señor no entra más aquí”. No tenía remedio. Después cogí experiencia, porque ser capataz requiere paciencia y diplomacia. La construcción es el rabo de todo, donde van a parar los menos preparados. Hubo chicos preparados que necesitaban trabajar y, desde que los veía, los ponía en puestos donde pudieran progresar, y progresaron. Pero había otros con los que era complicado tratar, y había que tener mano izquierda. Fueron muchos años, primero con mi padre, y, cuando mi padre no estaba, me quedaba al frente de un equipo de veinte personas mayores que yo, que sólo tenía dieciséis o dieciocho años, y me respetaban. Por eso creo que me hice viejo antes de tiempo. Mi padre era respetuoso con todo el mundo y eso mismo me quedó a mí.

Ávido por descubrir los secretos de su oficio, se formó en el poco tiempo libre de que disponía tomando clases nocturnas o mediante educación a distancia, para mejorar su conocimiento en la interpretación de croquis y planos, técnicas de construcción, replanteos y

mediciones, patologías en la construcción, etc., siempre con entrega y dedicación al Cabildo y a la isla. Por otro lado, su aprecio por la belleza se vio reforzado y ampliado junto a César Manrique, con quien tuvo su primera relación profesional en 1950, en la construcción de la Plaza de Las Palmas, contigua a la Iglesia de San Ginés, en Arrecife:

Yo era el encargado general, el que mandaba a toda la gente y la dirigía. César le explicaba a Soto y Soto lo realizaba; yo más bien les ponía un capataz preparado para hacer lo que decían. Soto era un realizador estupendo; todo lo que César le decía lo cogía. Era el maestro artístico. Cuando César venía a mí directamente, yo le decía: “César, explicaselo al maestro artístico”. César nos entusiasmaba mucho; llegaba y decía: “¿Dónde están mis muchachos?”. Se trabajó con cariño, y se dio la gran coincidencia de ese equipo, como si la naturaleza lo hubiese hecho, de unir un buen realizador como Soto con el gran artista que era César, y tener un presidente que dio absoluta confianza a esas personas y que me dio la confianza de encargarme de las obras, y eso me hacía trabajar más. Le preguntaba: “¿Don José, puedo admitir a un par de hombres más?”. Y siempre me contestaba: “Lo que usted haga está bien hecho; usted es el responsable”. Don José me dio mucha confianza.

Su competencia y solidez profesional le permitían abordar varias obras a la vez, planificar el trabajo, controlar las actividades y la calidad, y dar instrucciones, ayudando a resolver problemas, dejando trabajar —a menos que se necesitase ayuda— y apreciando la tarea bien hecha. Exigente con la calidad, no obstante, propició la participación en la búsqueda de las mejores soluciones:

El secreto era que la persona trabajara y rindiera. Tenía mi forma de conseguirlo. Lo aprendí de un libro, *Los grandes hombres de*

América. Había un capataz de altos hornos que no sabía hacer una "o" con un canuto, pero que hacía trabajar a la gente y la hacía rendir. Su secreto era una pizarra y una tiza. Iba de un alto horno a otro, y en vez de apuntar el rendimiento que le decían en uno, apuntaba el de otro. La cosa es que los trabajadores se fueron picando porque nadie quería ser menos. Yo cogía un lápiz y un trozo de tabla, hacía números con el capataz, por ejemplo apuntando los bloques de un muro y de otro en el Complejo Polideportivo, y tiraba la tabla. Pero, en un lado, tiraba los números del otro muro. Pedro de León Corujo se dio cuenta: "¡Coño, Luis! Ayer, no nos pusiste más que tantos bloques...". Yo no decía nada y se picaban entre ellos. Son truquitos que uno fue aprendiendo. Al principio, mi libreta era la palma de mi mano: cogía un bolígrafo y apuntaba.

Luis Morales era, en esencia, un alto funcionario del Cabildo, sólo que su despacho se extendía a lo largo y ancho de toda la geografía insular, en donde materializaba los procedimientos políticos y administrativos en relación con la obra pública que tenían lugar previamente en la Casa Cabildo. Su autoridad la ganó a pulso: haciendo méritos.

En su faceta humana siempre se comportó con modales corteses. Ofreció y exigió respeto, pero jamás dejó de ser una persona sencilla y amable, de trato agradable. Todos los que lo han conocido destacan su profesionalidad, nobleza y gran sentido de la lealtad:

Creo que fui un jefe justo. No maltraté a nadie, sino que los hacía trabajar en beneficio de ellos mismos. Donde hay mucha gente se endurece uno, porque hay todo tipo de personas, pero todos me respetaron y trabajaron, y les agradezco su entrega, porque nunca me dejaron en mal lugar. Con Soto no tuve ningún problema, como maestro artístico. Él estaba en los Jameos y hacía

lo que César le decía, y cuidaba que las cosas se hicieran. Yo iba todos los días y ponía la gente que se necesitara. Estoy muy agradecido no sólo a los capataces y encargados, sino a todo el personal, que me cumplían bien y colaboraban para hacer las cosas rápidas y que salieran en las fechas que nos decía el presidente. Todos arrimaban el hombro.

El Cabildo y José Ramírez Cerdá pusieron en sus manos una gran causa y a ella se entregó con gran determinación. No le bastaba con hacer el trabajo; para él era natural hacerlo lo mejor posible. Junto a Manrique, fue quien inculcó una serie de valores en Vías y Obras y en la obra pública del Cabildo en aquellas décadas:

A los obreros no hacía falta decirles “vamos a trabajar un poco más deprisa”, sino decirles que iba a venir el ministro a inaugurarlo. Y todo el mundo trabajaba deprisa para que estuviera a tiempo. A un simple peón le preocupaba que no estuviera terminado, y trabajaba. Se ponía cariño, no había pegas y todo eran facilidades por parte del obrero. Yo creo que don José Ramírez influyó en todo eso.

La biografía de Luis Morales Padrón coincide, en buena parte, con la trayectoria del Cabildo de Lanzarote en los años clave de la definición del actual modelo de desarrollo, con el turismo como eje central.

II. De viajeros a turistas. Antecedentes de una gran obra colectiva

Al igual que Canarias, Lanzarote y su potencial paisajístico y turístico no fueron descubiertos de repente, de un día para otro, ya que eran conocidos por naturalistas y exploradores, hasta que, en la segunda mitad del siglo XIX, la evolución de la industria naval y la mejora de los puertos acercan las Islas Canarias al continente europeo.

En 1839, los naturalistas Sabino Berthelot y P. Barker-Webb, dicen de las Montañas del Fuego que son “un espectáculo, curioso, imponente y sublime a la vez”. El geólogo alemán Karl George Wilhelm Fritsch, en 1862-63, escribe sobre la Cueva de los Verdes: “Aquí hay incluso tres galerías formando otros tantos pisos unos encima de otros”. A principios de 1884, la experimentada viajera inglesa Olivia M. Stone visita la isla, escribiendo sobre sus atractivos. De la vista de El Río anota: “[...] y al llegar, nos quedamos estupefactos al descubrir que estábamos al borde de un precipicio con uno de los paisajes marinos más espléndidos a nuestros pies”. Del hoy Jardín de Cactus escribe: “Cerca del molino de viento hay una zona donde se extrae tierra [...] dejando diseminados algunos monolitos de lava, columnas que se yerguen verticales [...]”. Y sobre las Montañas del Fuego dice: “Bajamos a una hondonada que está entre los cráteres, excavamos unos agujeros con las manos y enterramos unas papas y huevos a varias pulgadas de profundidad”.

Como a Stone, el paisaje de la isla también llamó la atención del antropólogo francés René Verneau, un año más tarde,

refiriéndose a “la famosa” Cueva de los Verdes. Poco después, el pedagogo español Juan de la Puerta Canseco, en su *Descripción geográfica de las Islas Canarias*, publicada en 1897, habla de Yaiza, “cerca de la Montaña del Fuego”, de la que dice que es visitada por los extranjeros.

Con el cambio del siglo, el geólogo Eduardo Hernández-Pacheco escribe *Por los campos de lava (1907-1908)*. En relación a los Jameos del Agua apunta: “La principal belleza de la gruta consistía en la iluminación, penetrando la luz por las dos aberturas laterales [...] como la que penetra en las viejas catedrales góticas, al iluminar la tranquila y tersa superficie de las aguas”. El doctor Hernández-Pacheco recorrió, junto a los lanzaroteños José Pereyra Galviat y Manuel Medina Rodríguez —miembros de la Real Sociedad Española de Historia Natural—, todos los rincones de la isla.

El tránsito de viajeros a turistas estaba próximo a producirse también en Lanzarote. De hecho, el término “turismo” se acuña en Inglaterra en el paso del siglo XVIII al XIX, pero no comienza a emplearse en España hasta finales del XIX. La palabra “turista” se incorpora al diccionario español en 1925: “Persona que recorre un país por distracción y deseo”.

Aunque situada en el borde de la periferia, Lanzarote se va mirando en lo que sucede en Gran Canaria y Tenerife, donde el turismo se asienta poco a poco. La isla despierta la curiosidad de científicos, vulcanólogos, geólogos, naturalistas y algún que otro viajero que se permitía una escapada desde las dos islas más pobladas y mejor comunicadas con el exterior. Los hoteles Santa Catalina, en Gran Canaria, y Taoro, en Tenerife, datan de 1890. La aparición de ambos establecimientos condujo a que el resto de los hoteleros mejorara su oferta, hecho que se concreta entre la última década del siglo XIX y la primera del XX. En 1895, Canarias recibió unos cinco mil visitantes, en su mayoría británicos.

Mientras tanto, en 1905, se forma en España la Comisión Nacional para el Fomento del Turismo con la clara intención de atraer a extranjeros como una nueva forma de ingresos. Al amparo de esta iniciativa estatal, en 1907, se funda el Centro de Propaganda y Fomento del Turismo en Tenerife, y, en 1910, la Sociedad de Propaganda y Fomento del Turismo de Gran Canaria. En 1928, se crea el Patronato Nacional de Turismo de España.

En 1930, se abre el aeropuerto de Gando y, en 1933, el de Los Rodeos. También mejora la red de carreteras, pero el turismo no se restablecería hasta pasada la II Guerra Mundial, por lo que de los difíciles años cuarenta poco se puede resaltar en el panorama turístico canario. El protagonismo lo capitalizó la construcción del hotel Mencey, en Santa Cruz de Tenerife, y la reapertura del hotel Santa Catalina, en Las Palmas de Gran Canaria, en 1950 y 1952, respectivamente, alentados por la prestigiosa compañía Thomas Cook, que oferta por vez primera un paquete turístico de vacaciones a Tenerife en 1950. Sin embargo, a partir de los años sesenta del siglo pasado, la actividad turística adquiere una connotación muy diferente con la irrupción del turismo de masas.

Aunque de forma muy modesta, con el cambio del siglo y a lo largo de la primera mitad del XX, se producen en Lanzarote algunos hitos que inspirarían la eclosión a partir de los años sesenta. Así, en “1898 se redactaba en Lanzarote el primer folleto turístico y se confeccionaba un tentador periplo en torno a la isla. Su autor, Antonio María Manrique Saavedra [...], desde luego el nombre más representativo e ilustre de cuantos han sido pioneros del porvenir lanzaroteño”, sostiene Agustín de la Hoz en “Historia de una semilla” (*El Eco de Canarias*, 25 de agosto de 1965). Se refiere al tío abuelo de César Manrique.

En 1917, se asienta en la isla el fotógrafo Aquiles Heitz Augier, cuñado del escultor Pancho Lasso, apreciándose en su obra la

singularidad del paisaje lanzaroteño. Unos años más tarde, en 1928, recalca Agustín Espinosa, designado director del primer instituto de enseñanza media de Arrecife. Durante su breve estancia escribe su *Lancelot 28º-7º. Guía integral de una isla atlántica*, una imprescindible cartografía poética creada desde la certeza de quien sabe que es el arte el que impone un modo de percibir el espacio. Espinosa redescubre y reconstruye Lanzarote, “idea a idea. Imagen a imagen”, escribe Jenaro Artilles en *Diario de Las Palmas* (14 de diciembre de 1929), a raíz de la publicación en la prensa de alguno de los fragmentos que darían cuerpo a la obra *Lancelot 28º-7º*. Antecedente de la modernidad insular, con Agustín Espinosa se produce un antes y un después al establecer un vínculo entre el arte y el paisaje a través de la literatura, y que fructifica algunas décadas más tarde con César Manrique mediante sus intervenciones en el territorio.

Una noticia fechada el 23 de mayo de 1961 en *Antena* —firmada por el periodista Tico Medina— da cuenta de que, en la segunda mitad de la década de los veinte, un guía llamado Vicente Felipe Reyes había comenzado a subir excursionistas a lomos de un camello en las Montañas del Fuego, una estampa que aún se conserva, aunque a otra escala, como es natural. No obstante, en Lanzarote se reconoce a Casto Martínez González como precursor del turismo. A él se deben los *Motivos Turísticos de Lanzarote*, un folleto editado en 1936 que describe los principales atractivos insulares, siendo su autor integrante de la Agencia de Información y Organización del Turismo, con domicilio en el número 8 de la calle Porlier.

No es hasta el 29 de abril de 1942 cuando se constituye la Junta Insular de Turismo, organismo que realizará un trabajo pionero en la promoción turística, de la que Casto Martínez sería secretario. Un año después, redactó un pliego demandando la construcción de un Parador Nacional de Turismo, iniciativa que le fue reconocida al

firmarse el documento por los presentes y serle entregado en 1951, con motivo de la inauguración del establecimiento. A él se debe, asimismo, la construcción del primer modesto parador en el Islote de Hilario.

Hay referencias del citado parador en el año 1935. El 16 de marzo, *Hoy Diario Republicano de Tenerife* publica una noticia sobre una excursión estudiantil a la isla que visitó la Cueva, los Jameos y las Montañas del Fuego, en “el recién construido Parador-Merendero, donde se cocinaron sus propias viandas al calor latente de los hornos naturales”. De hecho, Casto Martínez ya habla del “parador” en su publicación *Motivos Turísticos de Lanzarote*. Allí dice:

La ascensión en camello a las Montañas del Fuego y su Parador se efectúa con gran comodidad, pudiendo subir cada dos personas, en uno de estos camellos convenientemente equipados con sus sillas de brazos, llamadas “inglesas” en el país. En la cima de la montaña más alta existen unos hornos naturales, donde con rapidez extraordinaria se puede cocinar cuanto se desee.

El 12 junio de 1946 tiene lugar el primer enlace aéreo de Lanzarote con Gran Canaria. Casi de inmediato, el periódico *Pronósticos* se hace eco de que no han comenzado las obras del “Parador-Club Náutico de Turismo en nuestra ciudad”, a pesar de que hacía meses que habían sido adjudicadas a la empresa Elejabeitia S.A. por importe de 712.357,63 pesetas, de las que 345.171,85 “han sido libradas para las obras que han de ejecutarse en el presente año”. Y se añade: “Todos, absolutamente todos los organismos oficiales, están en el ineludible deber de efectuar las gestiones necesarias para que la ejecución de dichas obras que tanto han de beneficiar los intereses de nuestra isla (para obrero y aspecto turístico) sea pronto una palpable realidad”.

Junto a Agustín Espinosa, otro gran arquitecto del nuevo imaginario insular de la primera mitad del XX sería Rafael Medina Armas, quien cultivó varios géneros literarios bajo el seudónimo de Fidel Roca. Su vocación por la literatura desembocaría en un periodismo insular de auténtica garra, hasta el punto de que el escritor Leandro Perdomo Spínola llegó a situar los ensayos de Fidel Roca a la altura de *Lancelot 28º-7º* (*Pronósticos*, 8 de agosto de 1947). Fidel Roca se detuvo en la pesca, la agricultura, el agua, el turismo, la sanidad, la educación, la política internacional, la energía calorífica y la eólica, el Plan Chamorro, el desarrollo portuario, el hecho insular, la Carta Municipal y la financiación de las Corporaciones Locales, la descentralización política, o la crítica de arte. Sobre la exposición de César Manrique, en 1953, en el Cabildo, escribió: “Ha sido este de la inauguración de la Exposición Manrique, un plato fuerte para Arrecife”. Rafael Medina era un médico culto y tenía un proyecto de isla en la cabeza, que no pudo llevar a la práctica al ser un represaliado del Régimen. Ilustrado, de mente abierta, universalista, en 1951, con motivo de la inauguración del Parador, escribió que prefería una isla que creara turistas a traerlos.

Nunca imaginó Luis Morales que gran parte de su vida la dedicaría a llevar a la práctica los sueños de tantas personas, plasmados durante décadas y aún antes de su nacimiento, al frente de un gran equipo de trabajadores anónimos. Paradojas de la vida, operarios poco o nada instruidos erigieron con sus manos la obra de los ilustrados:

Recuerdo que lo que hoy son los Centros Turísticos estaban todos sucios, destrozados. Iban muchas personas a coger piedras a cualquier lugar, los Jameos estaban abandonados... El Cabildo a veces mandaba un equipo de limpieza, que eran los mismos peones camineros, pero no era suficiente. Cuando don José Ramírez me pidió que yo fuera al Cabildo, también lo hizo

pensando en obras turísticas, porque me decía: “Luis, cuando usted lleve un poco de tiempo, compraremos más camiones y aumentaremos la cuadrilla”. Eso ya me parecía fantástico, algo que era imposible con las condiciones del Cabildo, porque que era un Cabildo pobre en una isla que no tenía gran cosa. En aquellos años teníamos una forma de pensar con poca preparación, de no haber estado con personas sensibles. Yo creo que César hizo a todo el equipo del Cabildo muy sensible y muy cuidadoso con la naturaleza. Cuando salíamos a recorrer las obras y me encontraba un cacharro tirado al lado de la carretera me molestaba mucho, y al principio quizá no. Yo confiaba en don José por lo que había hecho de alcalde de Arrecife. Yo sí tenía fe en que iba a hacer algo por lo que él me decía. Al final, todos los Centros los empezó don José, y los hizo casi todos.

Luis Morales evoca con fluidez y buena memoria aquellos años en los que los sueños comenzaron a materializarse:

Lo primero que hicimos fue la pista turística por el acantilado de Famara, de Ye al Mirador del Río. Cuando estábamos haciendo el monolito del Parque de Arrecife, un par de años antes, César ya hablaba del Jardín de Cactus, incluso don José Ramírez me lo dijo montones de veces. El Jameo yo no sé si César lo tenía pensado pero, la primera vez que fuimos allí con él, lo primero que nos dijo fue: “Aquí tienen que hacer la mejor la sala de fiestas del mundo”. Claro, lo dijo de tal forma que nos parecía demasiado fantástico. Pero cuando se empezaron a hacer los primeros Centros Turísticos y vinieron más turistas, entonces empezamos a creer en César. Antes de empezar una obra, se ponía a ver el entorno para encajarla. Yo creo que hacía las cosas y ganaba la naturaleza y ganaba el paisaje. César ya tenía sus ideas. Venía

de sitios donde existían cosas parecidas y lo que quería era que se cuidara bien la naturaleza. Él quería hacer algo en otro jameo que hay más arriba y no se atrevió porque tenía miedo de estropear más el paisaje. Decía que cuando se hacen muchas cosas seguidas, no es bueno, porque es como hacer muchos hoteles. Que de éxito también se muere, como él decía. Puede ser un negocio, pero también la ruina para la isla, porque hay cosas irreversibles. Los turistas vienen aquí a ver lo que no hay en otros sitios, y cosas de calidad, donde puedan estar cómodos gozando de la naturaleza.

III. La infancia breve de Luis: 1932-1947

Luis Morales Padrón nace en Arrecife el 24 de julio de 1932. Su infancia y primera juventud estuvieron marcadas por la Guerra Civil (1936-1939) y, de inmediato, por la II Guerra Mundial (1939-1945). Tanto, que pasó de niño a hombre con apenas quince años de edad, cuando, como tantos otros chicos de aquella época, se vio obligado a abandonar la escuela para incorporarse al mundo laboral y ayudar a su familia.

Vio la luz en el número 21 de la calle Gómez Ulla que, en aquella época, era un llano en las afueras de Arrecife en el que sólo había dos casas, y era conocido por *el llano de Andrea, la de Justo*. El llano era el espacio de las correrías de los chicos del barrio, adonde iban a jugar al fútbol o a meterse en los charcos cuando llovía. “Era como estar en el campo”, recuerda Luis Morales:

En casa de mi abuelo había cabras. Mi casa por detrás era como el campo. Mi padre tenía cuatro cabras, y, cuando se enfermaba y no salía a cuidarlas, yo iba a buscar un saco de hierbas. Yo era como un viejo, igual.

Su madre, Eulalia Padrón Valiente, nació en Tías y se trasladó a Arrecife muy joven, con once años. El padre de Eulalia hizo *las maretas de los Cabrera*, que se encuentran junto a la rotonda donde hoy se ubica la sede de la Cruz Roja, y más tarde se quedó encargado de cuidarlas.

Su padre, Manuel Morales Martín, nació en Tahíche y se reasentó en Arrecife con catorce años. Trabajó en las salinas de Puerto de Naos, en donde construyó dos o tres molinos cuando era joven. Más tarde montó un pequeño comercio, pero fue movilizado al estallar la Guerra Civil y trasladado a Las Palmas de Gran Canaria. Al terminar la contienda, estaba arruinado y con cuatro hijos en el mundo. “Trabajó en lo que pudo y lo pasó mal, bastante mal. Trabajó en la construcción del Centro de Higiene, y después lo cogieron para el Ayuntamiento para el mantenimiento: aceras, calles, pintar los colegios...”, relata Luis Morales.

Luis acudió a la escuela de Juan Valenciano Curbelo. En aquellos años, la enseñanza era obligatoria hasta los catorce años. “Me tocaba ir una semana por la mañana y otra por la tarde, porque después de la Guerra Civil los maestros daban clase por la mañana y por la tarde”, rememora. Con Juan Valenciano estuvo en la calle Zero; luego recibió clases de Francisco Aguilar; y más tarde pasó al Colegio de La Marina, con Antonio Romero, Cándido Aguilar y Domingo Fajardo, entre otros. “¿Cómo podía enseñar un maestro cuando éramos cuarenta o cincuenta niños? El salón aquel lleno... Aprendías las cuatro reglas”, apunta.

Luis Morales Padrón es el segundo de ocho hermanos, cuatro varones y cuatro mujeres. “Como éramos tantos, dejé la escuela. Éramos seis cuando dejé la escuela. Luego nacieron dos más”:

Una vez fui a pedir el certificado de graduado escolar porque necesitaba para ascender. Estaba de capataz general del Cabildo, pero eso de capataz lo quitaron, y se llamó encargado. El certificado escolar no aparecía. Entonces me dijeron que don Juan Valenciano todavía vivía. Ya estaba jubilado y me fui a Haría a buscarlo. Cuando me lo encuentro, lo llamé: “¡Don Juan!”. Usted cree que me conoció... Tenía más de noventa años. “Tú eres

Luisito, el de Manuel”, me dijo. Yo ya era un *Luisote*... Total, que lo cogió de sus archivos y me hicieron el certificado.

Al finalizar la Guerra Civil estalló la II Guerra Mundial. “Te requisaban todo, llevábamos una cartilla de racionamiento y teníamos que hacer colas para comprar batatas, pan... Se pasó mal, así que había que ponerse a trabajar y ayudar en casa”, recuerda Luis. Los difíciles años de la posguerra hizo que muchos niños abandonaran la escuela para ayudar a sus familias. También fue su caso. Con catorce años, pasó a trabajar de aprendiz en el Ayuntamiento de Arrecife bajo la tutela de su padre. Era el año 1947.

De la mano de maestro Manuel descubre los secretos de la construcción, aunque ya conocía el oficio porque, desde pequeño, ayudaba a su padre tanto en las sucesivas ampliaciones en la casa familiar como en alguna pequeña obra que surgía en la vivienda de algún vecino, o cuando salía algún trabajo para hacer paredes de piedra seca. Con dieciséis años, Luis Morales era un aventajado albañil. La ampliación del cementerio viejo, al lado del Cabildo, que se hizo en los años cuarenta del siglo XX, la realizó Luis Morales con dieciséis años. “Me hice hombre antes de tiempo por la necesidad”, confiesa.

Por consiguiente, no se entiende el perfil humano y la trayectoria profesional de Luis Morales sin la figura de su progenitor, quien, durante décadas, fue el encargado de mantenimiento del Ayuntamiento de Arrecife. “A mi padre le gustaba una broma”, otro aspecto que también heredó, además de los vericuetos de la albañilería.

Luis Morales rememora el día en que su padre se jubiló. Se encontraron casualmente delante de la Casa Cabildo. Ambos se encaminaron Calle Real arriba hasta que el periodista Guillermo Topham *Guito* les salió al encuentro a la altura de la cafetería San Francisco:

- ¿Manuel, se jubiló usted?
- Sí —le dijo mi padre—, y me dieron una plaquita.
- Manuel, ahora que se jubiló, le quiero preguntar qué alcalde ha sido el mejor para usted.
- Para mí, todos buenos.
- Pero dígame uno...
- Mire, a ningún alcalde le gusta quedar mal en la fotografía.

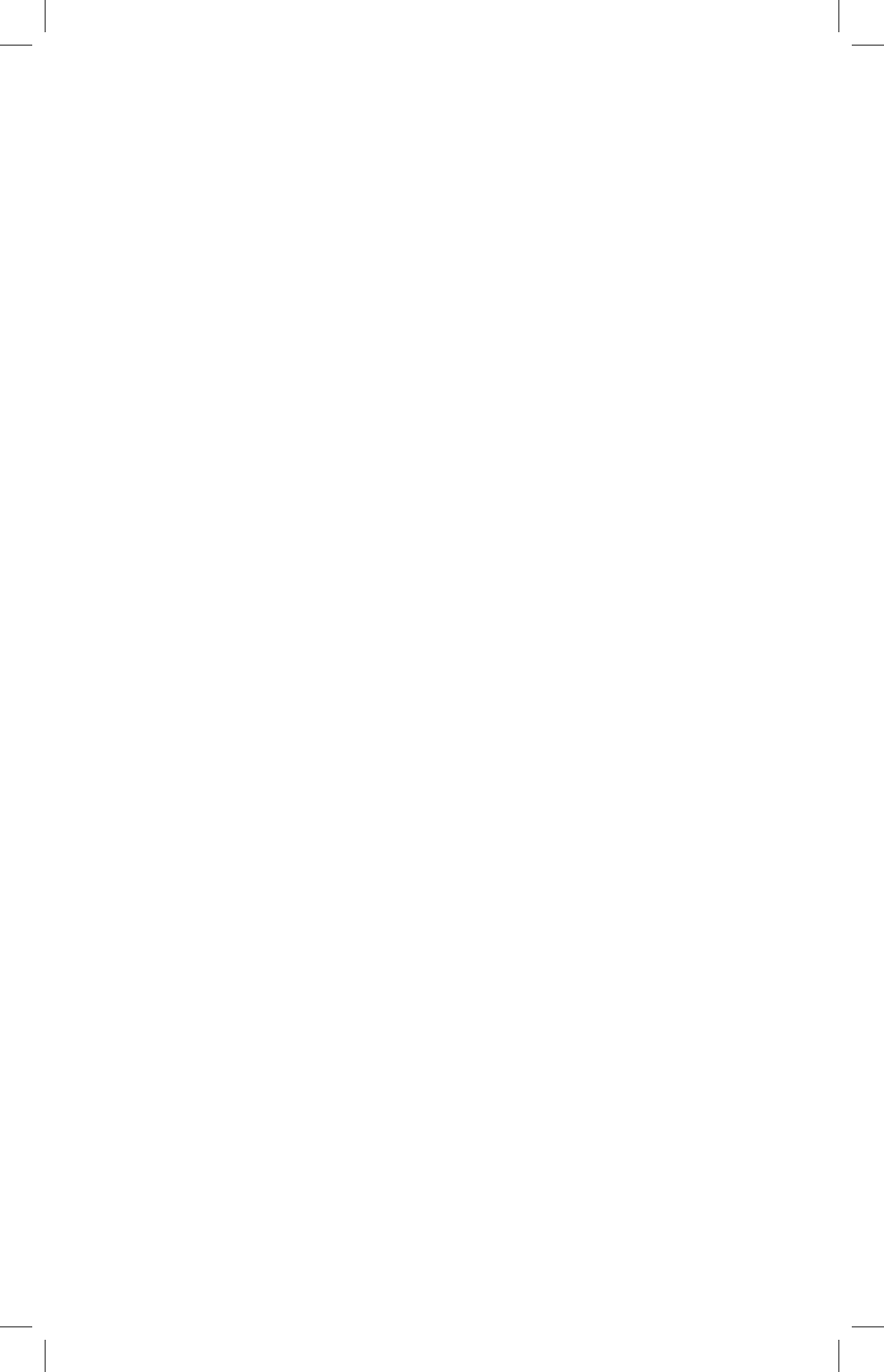
Y, con la misma, maestro Manuel traspuso. En aquellos tiempos los alcaldes “no estaban para ganar un sueldo, sino para hacer cosas y que el pueblo quedara contento”, apunta Luis. Era un cargo honorífico, “y Guito lo entendió”, apostilla.

“Yo no he hecho más que trabajar toda la vida, y mi padre también”, recuerda. Ya mayor, con más de noventa años, enfermo de Alzheimer y, postrado en la cama, “de lo que no se olvidó nunca fue del trabajo”, sentencia Luis. Una placa de pequeñas dimensiones fue lo que recibió maestro Manuel del Ayuntamiento al jubilarse. “Hace poco la vi y me dio vergüenza”, sentencia el hijo. “Toda una vida en ese Ayuntamiento, todo lo que hizo y le dan una plaquita. Habrá trabajado alguien en ese Ayuntamiento más que mi padre...”, remata entristecido.

Sin embargo, la vida profesional de Luis Morales pudo tomar otros derroteros si hubiese llegado a cuajar su pasión por la carpintería de ribera. Tras iniciarse en la carpintería tradicional, estando aún en la escuela, descubrió el apasionante mundo de la construcción de barcos junto a maestro Rafael de León, quien, caprichos del destino, años más tarde trabajaría a sus órdenes en la reconstrucción del molino de Guatiza. Su entusiasmo era grande. Lo subraya con una simpática anécdota: “un día hice una chalana, la llevamos mi hermano Manolo y yo al Charco de San Ginés y se nos desclavó”, recuerda entre risas. “La forma estaba bien, pero

era de chapa finita y no agarraban las tachas. Pero bueno, hice una chalana”, concluye satisfecho.

Luis Morales Padrón se casó a los veinticinco años con su novia Ana Luisa Fuentes García. Tuvieron cuatro hijos.



IV. Lanzarote se abre al mundo. El niño se hace hombre: 1947-1955

A finales de los años cuarenta y en los cincuenta del siglo XX, Lanzarote era una isla muy pobre. Sin apenas agua, las oportunidades de vida se encontraban en la pesca, las factorías pesqueras y lo poco que daba el campo. Ya entonces se pensaba en el turismo como una alternativa de futuro, sobre todo a raíz de la apertura del Parador Nacional de Turismo. “Había que ver a la gente como se ponía en la boca del muelle a ver pasar a los turistas”, comenta Luis Morales.

En la primera mitad de 1947, Luis Morales Padrón se incorpora al Ayuntamiento. El equipo de mantenimiento lo formaban su padre y su hermano Manuel, el mayor. El trabajo se divide entre el Ayuntamiento y el viejo Muelle Comercial porque el alcalde de entonces, José Miranda Topham, era al mismo tiempo jefe del Grupo de Puertos. Cuando se producía un temporal, el equipo compartía las tareas en la ciudad con la reparación de los desperfectos ocasionados en el Muelle Comercial. “Era todo muy primitivo, pues no había maquinaria. Anselmo Rosa traía la piedra y la grava con el carro, y hacíamos los bloques allí mismo”, recuerda. En una ocasión, tras un fuerte temporal, llegaron a hacer bloques de hormigón que medían tres metros de base por dos de alto, a razón de un bloque diario. Una vez fraguados los lanzaban al mar con la ayuda de un gato hidráulico y trozos de madera a modo de calzos, hasta que los volteaban. “Después de eso no se ha vuelto a romper el muelle por allí”, concluye.

No olvida la primera obra en la que participó a las órdenes de su padre en el Ayuntamiento, que consistió en adoquinar la calle Ginés de Castro y Álvarez, contigua a la vieja antigua Casa Cabildo. “Levantamos el empedrado y la adoquinamos. Mi padre extendía la arena y colocaba los adoquines y yo le alcanzaba el material”, relata. El adoquín lo hacía maestro Pablo Martín, por metro cuadrado.

El equipo de mantenimiento pintaba los colegios, reparaba las aceras, fabricaba y colocaba bordillos o confeccionaba alfombras de sal en la festividad del Corpus, aunque al día siguiente, después de la procesión, le tocaba retirar toda la sal de las calles. Con el paso del tiempo se adquirió una bituminadora, con la que se cubrían hoyos y socavones mediante capas de betún y grava o rofe en caliente, que luego se compactaban con una apisonadora, también recién adquirida. Aumentó el número de trabajadores y se comenzó a asfaltar alguna vía, como la calle León y Castillo, por lo que Luis Morales se familiarizaría pronto con la técnica del asfaltado que le sería de tanta utilidad al pasar al Cabildo años más tarde.

El Ayuntamiento de Arrecife carecía de aparejador en aquel tiempo, por lo que se recurría a Alfredo Matallana Cabrera para asuntos relacionados con obras, y al topógrafo Domingo Suárez Lorenzo para el asfaltado, quien, más tarde, sería el jefe inmediato de Luis Morales en el Cabildo durante muchos años. “Por donde quiera que camino voy pisando cosas que yo hice cuando era un chiquillo”, señala Luis y enumera las bolas de la Plaza de Las Palmas; el obelisco de Valterra —construido a partir de un dibujo de Alfredo Matallana— de canto rojo, al igual que el muro de la tienda de *souvenirs* del Parque Municipal; el “pirulí” de ese mismo parque con César Manrique...

Justo en 1950, Luis Morales Padrón entra en contacto por primera vez con César Manrique, a quien el Ayuntamiento de Arrecife la encarga el adecentamiento de la Plaza de Las Palmas, situada

delante de la Iglesia de San Ginés. Es el año en el que Manrique finaliza sus estudios de Bellas Artes. “Yo había visto la exposición en el Cabildo, y conocía los murales que había hecho en las oficinas de Iberia y en el Casino”, relata Luis Morales. Era alcalde Domingo González Robayna, quien anuncia el adacentamiento de la plaza en junio de 1950. Luis Morales tenía dieciocho años de edad y la isla contaba con 30.000 habitantes.

En octubre de 1950, la prensa de la época hace referencia a las reformas: “un pequeño parque con bancos rústicos, parterres para flores y plantas, y un completo y moderno tren de alumbrado”. Asimismo, se informa de las obras de construcción de la primera terminal de viajeros en el aeropuerto de Guacimeta. La mejora de las conexiones aéreas vino acompañada por la inauguración del Parador Nacional de Turismo de Arrecife el 1 de enero de 1951, convirtiéndose en el primer alojamiento turístico de la isla.

Todas las bolas de la plaza, menos una, las realiza Luis Morales siguiendo las enseñanzas de su padre, que le muestra la técnica. También se ocupa de los muros de piedra de volcán, a excepción del conjunto situado en el centro de la plaza, del que se encarga una empresa privada. En un primer momento, es su padre, maestro Manuel, el que recibe las indicaciones de César y sus bocetos, pero quien remata la obra es Luis Morales por expreso deseo del artista a raíz de que el joven oficial de apenas dieciocho años hiciera un encalado de su gusto. “Un día me pidió que llevara unos callaos porque íbamos a enlucir, y él me iba a explicar cómo lo quería. Lo dejé todo bien hechito hasta que llegó. Cogió el callao y empezó a majar el encalado dejándolo en plan rústico. Así lo quiero, me dijo, sin aristas”, recuerda Luis, quien, a cuchara, logra luego el mismo efecto conseguido por Manrique con un callao. “Le gustó cómo lo hacía y no quiso a más nadie allí, sino a mí”, concluye. A partir de aquel día, trató directamente con el artista hasta la conclusión de las obras.

Al finalizar, se encarga del cuidado de las plantas tanto en la Plaza de Las Palmas como en la que se encuentra en las Cuatro Esquinas. De hecho, el único árbol que pervive en las Cuatro Esquinas, un laurel de Indias, lo plantó Luis siguiendo las indicaciones de José Alonso, quien entre otras funciones, ejercía de jardinero municipal. Rememora hoy que “cada vez que necesitaba un ayudante, señor José Alonso le decía a mi padre: mándeme a su hijo Luis”.

En la década de los cincuenta se produce una serie de hitos que marcarán la evolución posterior del país, y que arrancan en 1953, al firmarse el Concordato entre el Estado español y la Santa Sede y los acuerdos con los Estados Unidos. En la práctica, para España significó ayuda económica y apoyo internacional, que se concretó en 1955 con el ingreso en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico y, sobre todo, en la Organización de las Naciones Unidas, dando fin al aislamiento internacional y a la autarquía. En 1957, se firman los tratados constitutivos de la Comunidad Económica Europea y entran los llamados tecnócratas en el Gobierno español, una generación de políticos de perfil técnico convencidos de que el crecimiento económico aportaría estabilidad social. Algunas de las medidas que se adoptan hacen atractivo el país para la inversión extranjera y favorecen las exportaciones, hasta el Plan de Estabilización de 1959, que da lugar a un proceso de crecimiento económico que no se detendrá hasta la crisis mundial del petróleo en 1973. España conoce un fuerte desarrollo industrial y, junto a él, tiene lugar el éxodo rural hacia las ciudades. Se sientan así las bases del despegue posterior basado en el sector de los servicios, a su vez sustentado en un intenso proceso de urbanización, la mejora de los medios de transporte y de comunicación, el comercio y el turismo.

En este contexto que comienza a fraguarse, e intuyendo el nuevo rumbo que tomará la isla, resulta esclarecedor un artículo

publicado por Fidel Roca en *Antena* el 9 de junio de 1953, titulado "Turismo Insular":

El aspecto del turismo en Lanzarote, que tuvo una modalidad romántica en pasados años, es hoy un factor nada despreciable de la vida insular y se abre a corrientes que, en aumento, no podemos por ahora fijar en límite [...]. Es urgentísimo que Lanzarote cree un organismo, Junta de Turismo, Comité de Fomento del Turismo, o como quieran deba llamársele, pero que tenga una amplitud verdaderamente insular y totalmente insular, que esté enlazada con todas y cada una de las actividades insulares, con todas las corporaciones, con los organismos que intervengan en las comunicaciones exteriores e interiores [...] con los industriales hoteleros [...] ese organismo, ha de velar por que desaparezcan todas aquellas cosas que repelen, molestan y dificultan el turismo: limpieza, embellecimiento de la población Capital y pueblos y caseríos de las rutas turísticas insulares [...] acondicionamiento de las vías de comunicación poniendo las carreteras con toda urgencia en condiciones de un cómodo rodaje [...] haciendo que los enlaces aéreos y navales de las comunicaciones de todo el mundo con la isla sean perfectamente acoplados, rápidos y cómodos [...] fundar una verdadera oficina de turismo enlazada y ramificada con y por medio de las del Estado en otros sitios, que haga una intensa labor externa de atracción [...] rebaja en los pasajes al turismo español en todas las líneas nacionales; una vez terminado o aprovechable el Puerto de los Mármoles, gestionar el paso de buques de turismo. En esto como en todo lo que suponga el porvenir de la isla es necesario poner todos los medios, rápidos, eficientes y ambiciosos. Nada nos debe parecer mucho en el esfuerzo ni mucho menos en la aspiración.

Probablemente, Fidel Roca expresaba un sentir cada vez más extendido y sin duda cualificado, ya que formaba parte de las tertulias diarias que celebraban los *Moros Notables* en el Casino de Arrecife, un pequeño grupo de personas mayores procedentes de las mejores familias que se reunían a la hora del café y al atardecer. Su peso en la política local era evidente. Al sentir de Fidel Roca se suma Leandro Perdomo desde Las Palmas de Gran Canaria, aunque matizando en tono reivindicativo que la “guía turística de Lanzarote es la misma de hace doscientos años” (*Falange*, 30 de octubre de 1953).

No concluye el año 1953 sin que haya referencias al abandono del Jameo del Agua o que la Cueva de los Verdes podría ser “un atractivo turístico de primera categoría”. El año siguiente *Antena* recoge varias referencias al pésimo estado de las carreteras, como las que conducen al Islote de Hilario, la Batería del Río y los Jameos del Agua. La letanía se repite en 1955, de nuevo a través del semanario dirigido por Guillermo Topham *Guito*:

Así no es de extrañar el ver esos caminos como el que conduce a la Batería del Río —en su tramo de Ye—; ese otro que va al Islote de Hilario y también el que conduce al Jameo del Agua, con sus pavimentos deshechos y casi intransitables desde hace mucho tiempo, sin que nadie se preocupe, siquiera de intentar, su posible arreglo. Así tampoco es de extrañar la falta de un pequeño Parador en la falda de la Montaña de Fuego (Islote de Hilario) —que podría ser construido con la propia lava de sus entrañas— para que esos ciudadanos nacionales y extranjeros que continuamente nos visitan tuviesen un refugio en el que librarse de las inclemencias del tiempo y una especie de almacén-depósito en el que se dispusiese de los elementos necesarios para las operaciones de cocción en los hornos de superficie. Y, para colmo, las rutas turísticas de la isla continúan sin disponer de letreros indicadores

—en varios idiomas— que sirvan de orientación y guía a los viajeros extranjeros.

En 1954, el delegado de Hacienda, José Ramírez Cerdá, es designado presidente del Casino. Cuando Ramírez Cerdá accede a la presidencia del Casino, con el reparo de los Moros Notables debido a su juventud y a que no frecuentaba la sociedad, fulminó de un plumazo el anónimo y clasista veto de las bolas negras que durante casi cien años había discriminado el ingreso en la sociedad de personas de extracción humilde. Fue el primer dibujo de una forma de ver y hacer las cosas en José Ramírez que, tras su paso por la Alcaldía de Arrecife, aplicaría más adelante con mano firme al llegar al Cabildo, liquidando el antiguo Régimen en la primera Corporación insular.

Mientras tanto, las oportunidades que ofrecía el turismo no estaban siendo debidamente aprovechadas, como la que proponía Viajes Marsans, que, en octubre de 1955, inserta un anuncio en la prensa provincial bajo el título: *Tres días en Lanzarote. La isla de los volcanes a su alcance*. La propuesta incluía viajes en avión de ida y vuelta con excursiones a las Montañas del Fuego y los Jameos del Agua, a razón de 1.685 pesetas por persona. Lejos de reaccionar, las cosas seguían igual: “El Jameo del Agua [...] continúa siendo objeto del más lamentable abandono. Cada vez es mayor el número de piedras acumuladas en el fondo del lago y también son numerosos los residuos de comidas, huesos, latas vacías, etc.”, denuncia *Antena* el 28 de febrero de 1956.



V. Ensayo general en el Ayuntamiento de Arrecife: 1955-1960

No habían llegado allí por casualidad; eran los hombres adecuados en el momento preciso. Entre mediados de 1955 y principios de 1960, José Ramírez y Luis Morales coincidieron en el Ayuntamiento de Arrecife: el primero como alcalde y el segundo a las órdenes del capataz de la institución, su padre, que era el encargado de mantenimiento y obras municipales. Para entonces, Luis ya había trabajado con César Manrique en la Plaza de Las Palmas.

En Lanzarote, cuando aún cursaba estudios de Bellas Artes en Madrid, había realizado en 1947 unas pinturas murales en el antiguo Casino de Arrecife (hoy sede de la Casa de la Cultura Agustín de la Hoz), y tres años más tarde pintaría los murales del Parador Nacional de Turismo en Arrecife. También colaboró en la decoración interior del Parador, que sería inaugurado oficialmente en 1951. Poco después, en 1953, Manrique comenzó a trabajar en un gran mural para la sala de viajeros del aeropuerto de Guacimeta, por encargo del Cabildo de Lanzarote. Por otro lado, a finales de los años cuarenta y a lo largo de los cincuenta, realiza varias exposiciones en Arrecife.

A partir de 1955, José Ramírez, César Manrique y Luis Morales anticiparon en el primer Parque Municipal de la ciudad lo que más tarde acometerían en la isla desde el Cabildo.

A estas alturas, César Manrique disfrutaba de gran prestigio como artista en Madrid. Participó en la renovación de la pintura a través de la nueva abstracción, colaboraba con arquitectos como

muralista, diseñaba ambientaciones, exponía regularmente y organizaba señaladas fiestas en su residencia de Madrid. Su carrera estaba rodeada de éxito y gozaba de muy buenas relaciones sociales. Ramírez Cerdá estaba al tanto de la posición de privilegio de su amigo, de modo que su confianza en César era sólida. Y conocía también de primera mano el interés de Manrique en el paisaje de su isla, además de sus ideas sobre la arquitectura moderna y las posibilidades estéticas y turísticas de Lanzarote. Desde la segunda mitad de los años cincuenta, venía exponiendo sus ideas y convicciones en la prensa de las Islas.

En un asunto tan crucial como la financiación municipal también se aprecia con claridad la mano de José Ramírez para el devenir futuro de la isla. Así, el 18 de octubre de 1955, al poco tiempo de ocupar Ramírez la Alcaldía, el Ayuntamiento de Arrecife acordó por unanimidad aprobar el anteproyecto de Carta Municipal Económica para el municipio, en sesión plenaria extraordinaria. Por ella, se autorizaba al Ayuntamiento de Arrecife para que pudiera percibir, como producto ordinario de su presupuesto, un gravamen sobre aquellas mercancías que se exportaran o importaran en su término municipal. Asimismo, se autorizaba al Ayuntamiento para que pudiera mancomunarse con los demás de la isla para llevar a cabo el cobro unificado del gravamen, realizando la distribución de lo recaudado mediante coeficientes determinados previamente por los municipios interesados. El nuevo alcalde de la ciudad —abogado de profesión y delegado insular de Hacienda— era conocedor del funcionamiento de la Administración pública. Al poco, en febrero de 1958, la idea fructificaría entre el Cabildo y los ayuntamientos mediante un acuerdo que duraría varias décadas a pesar de que no llegó a implantarse la Carta Municipal, aunque sí sus efectos mediante un mecanismo sucedáneo, modificado en 1963 y que duraría hasta la década de 2000.

Mientras tanto, en la isla continuaban las reivindicaciones relacionadas con los turistas. En mayo de 1956, el semanario *Antena* vuelve a reclamar un albergue en el Islote de Hilario para que puedan guarecerse los visitantes, y acondicionar los accesos a El Golfo. A raíz de las investigaciones realizadas por Francisco Pons Cano en las Montañas del Fuego para tratar de obtener electricidad de la energía geotérmica, se ilumina la zona:

El pasado domingo la zona volcánica del célebre Islote de Hilario, en la comarca de Timanfaya, asiento de las instalaciones erigidas por el señor Pons Cano, quedó iluminada a las 20.30 horas de la noche del expresado día tres. Siete bombillas alumbraron el Islote de Hilario. La séptima bombilla fue colocada en el interior de una caseta de uralita allí construida recientemente para alojamiento de las personas que visitan el lugar. En esa caseta, provista de mesa, sillas, camas plegables y pequeño bar, fue instalado también un aparato de radio por cuyo receptor oyeron los individuos allí presentes un programa musical de Radio Nacional de España. (*Falange*, 6 de junio de 1956)

Pocos días, después, el 26 de junio, *Falange* informa de la introducción de mejoras en los servicios que se prestan en las Montañas del Fuego:

La operación de cocinar patatas y carnes o de freír huevos en esos contados hornos naturales de las Montañas del Fuego hacía hasta hace poco en recipientes metálicos llevados desde Arrecife. A raíz de las investigaciones que se vienen haciendo en la Montaña de Tinecheyde, esas curiosas operaciones culinarias ya no se hacen por los forasteros en dos o tres de esos hornos naturales, sino en siete hornos especialmente preparados con

costrones lávicos [...]. Mas lo que ahora se ha sustituido es el recipiente. El turista encuentra a su alcance en el propio lagar, platos y vasijas de barro cocido, de distinta e interesante tipología alfarera, que han sido encargados abundantemente a los modestos y populares alfareros de La Atalaya de Santa Brígida, en Gran Canaria; particularidad que, aparte de constituir una valiosa protección a esa manifestación artesana popular, es, a su vez, un vivo recuerdo y documento que el turista adquiere gustosamente y puede llevarse.

La empresa que realiza las investigaciones acomete las mejoras en los hornos de superficie, dotándolos de pisos y bóvedas de ladrillos refractarios. Así estaban las cosas entonces, mientras Agustín de la Hoz reivindica los castillos de la isla, y, en particular, el uso turístico del Castillo de San José, dando lugar a la publicación de una nota de la Jefatura de Tropas de Gran Canaria: “Castillo de San José. Se utiliza como polvorín. Se han realizado obras de relativa importancia y reúne las debidas condiciones de seguridad para el fin a que está dedicado” (*Falange*, 10 de febrero de 1957).

Con objeto de paliar el paro obrero originado por la sequía, comienza la construcción de caminos vecinales en la zona de Los Islotes (Tinajo) y Las Mesetas (Teguise), realizándose también importantes mejoras en la carretera que conduce al Islote de Hilario. Corría el año 1957, y, el 13 de julio, *Falange* publica una entrevista de Guillermo Topham a César Manrique. El periodista le pregunta por alguna innovación respecto al turismo y la respuesta anticipa la intervención que tendría lugar años después en la Cueva de los Verdes y en los Jameos del Agua, además de poner de manifiesto, en fecha tan temprana, la singularidad del modelo que Manrique tenía en la cabeza para Lanzarote: la combinación integrada de naturaleza e intervenciones estético-culturales en el contexto del

turismo, pauta que seguirá el Cabildo a partir de la llegada de José Ramírez a la Presidencia, convirtiendo la isla en un entorno único:

Construir una especie de grada anfiteatro de piedra en el Jameo del Agua. Dotarlo de corriente (por medio de una batería) que alimente a un grupo de reflectores eléctricos en color. Por ejemplo, una vez al mes, aprovechando las épocas de mayor afluencia turística, y durante la noche, podrían ofrecerse allí sencillas representaciones teatrales o de “ballet” a base de tres o cuatro personajes. Los efectos de luz y color sobre el lago, en tan extraño y original escenario, resultarían algo único en el mundo. En mi próximo viaje a Arrecife, que será pronto, pienso confeccionar detenidamente un proyecto en este sentido. Si a nuestras bellezas naturales supiésemos buscarles el complemento de otras facetas nuevas y originales, Lanzarote ganaría muchos enteros en la cotización turística mundial. Cada vez me siento más enamorado de nuestra isla.

En esta época, la reivindicación de albergues, refugios o paradores en los lugares turísticos es una constante, pero también en La Graciosa o en la Caleta de Famara. Ejemplo de ello es una carta que publica *Antena* el 11 de junio de 1957, titulada “Turismo en El Río”, y que rezaba así:

Hace unos días, acompañando a unos amigos, visité ese atractivo tan típico de Lanzarote que es la Batería de El Río. Con gran asombro pude observar que la pequeña edificación allí existente, que servía de refugio a los visitantes, ha sido demolida, incluso en toda su construcción de madera. Ignoro si eso se ha hecho para construir una nueva o no. De todas formas, aprovecho la oportunidad para recalcar públicamente la necesidad de que allí

sea construido un pequeño Parador, a fin de que los turistas tengan adecuado refugio en los días de mucho viento o sol.

Estas peticiones, orientadas a ofrecer instalaciones a los turistas, son recogidas por el Cabildo Insular, que, en su sesión plenaria de octubre de 1957, bajo la Presidencia de Esteban Armas García, aprueba el presupuesto ordinario del año siguiente destinando 150.000 pesetas para “construcción de paradores turísticos y caminos de acceso a los mismos y demás, relacionado con el desarrollo del turismo en la isla”. Esta noticia tiene eco en La Palma, en donde, el 19 de noviembre de 1957, Domingo Acosta Padrón publica en *Diario de Avisos* una crónica titulada “Reflexiones de una política turística de largo alcance”, elogiando la actitud del Cabildo lanzaroteño respecto a la protección del turismo. Las islas menos pobladas de Canarias comienzan a mirarse y a compararse unas con otras. Y Lanzarote emprende su propio camino. A finales de año, se reforzarán estos pasos iniciales en obra pública con la visita que giran a la isla, en diciembre, los ministros de Obras Públicas, Industria y Gobernación. De una parte, comprueban el estado de las obras de construcción del muelle de Los Mármoles, con un presupuesto de cincuenta millones de pesetas y una línea de atraque inicial de cerca de cuatrocientos metros, permitiendo, años después, la llegada de turistas en barcos de crucero. Y, de otra, los tres ministros mantienen una reunión con las autoridades locales, quienes les exponen la problemática insular, especialmente la Carta Económica Municipal, viviendas, obras hidráulicas, carreteras, electrificación, futuras instalaciones portuarias, potabilización del agua del mar, etc. Esta visita fructificará más adelante en mejoras en carreteras, producción y abastecimiento de agua, electrificación...

El muelle de Los Mármoles, un nuevo hito en las comunicaciones exteriores, comienza a operar en 1958, mientras la Junta Insular de

Turismo edita un folleto sobre Lanzarote con fotografías de Barceló, Martínón, Diego y Zerkouvit, a la par que continuaban las quejas por el mal estado de las carreteras y la falta de limpieza y decoro de muchos lugares turísticos.

Esteban Armas García, sienta precedentes en la Presidencia del Cabildo entre 1955 y 1960, una política que apuntalará su sucesor, José Ramírez Cerdá. Sirvan dos ejemplos: a finales de 1958, el Cabildo promueve la construcción de un hotel de turismo en Arrecife, encuadrado en segunda categoría y con capacidad para cien camas; y, de otra parte, en diciembre, se inaugura el primer “tramo turístico” de la pista Guacimeta-La Tiñosa, lo que propicia que algunas de estas playas comiencen a ser utilizadas por los turistas, pues la carretera, de seis metros de ancho, ha sido terminada en una longitud de seis kilómetros. De inmediato, en febrero de 1959, se libra una nueva asignación de 200.000 pesetas al Cabildo para proseguir el segundo tramo de la citada pista turística, que es inaugurada en noviembre de ese mismo año. Una de las consecuencias de este hecho sería el cambio de nombre de la localidad de La Tiñosa por el de Puerto del Carmen, que generó un intenso debate desde mediados de la década de los cincuenta.

En este contexto, José Ramírez toma posesión de la Presidencia del Cabildo en febrero de 1960, incorporándose Luis Morales Padrón un mes más tarde. Y con Ramírez Cerdá, las ideas, las opiniones y el asesoramiento de César Manrique tomarán un protagonismo central. Es un año en que se producen algunas circunstancias que dibujan el rumbo que se trazaría para la isla en los tiempos venideros. Pero, poco antes, se culmina el Parque Municipal de Arrecife.

El pleno del Ayuntamiento de Arrecife aprobó el primer proyecto del Parque Municipal, del arquitecto Antonio Cardona Aragón, en 1951 (*Falange*, 12 de julio de 1951). Incluía los rellenos para ganar terrenos al mar, y su presupuesto fue de más de

1.100.000 pesetas. Tras acometer los rellenos en los años anteriores, en enero de 1957 comenzaron las obras del primer Parque Municipal de Arrecife, hoy denominado Parque José Ramírez Cerdá. La primera fase de esta obra consistió en un rompeolas con baranda, bancos empotrados y aceras circundantes y bosquetes para las zonas verdes. *Antena*, en portada, difunde en junio de 1957 una fotografía del proyecto del parque. El pie de foto rezaba: “[...] es considerada como la obra de urbanismo de más amplitud y envergadura de cuantas se han realizado en la capital lanzaroteña en todos los tiempos”. En 1958 comienza la segunda fase, acometiéndose, entre otras acciones, los aljibes, las aceras de baldosín rojo y negro y sus alcorques, las pérgolas y la fuente monumental, hoy desaparecida.

Luis Morales participa en las obras del Parque Municipal de Arrecife, que realiza el equipo del Ayuntamiento a las órdenes de su padre. Cuenta Luis que la intervención de César Manrique se produjo porque, tras ser consultado por el entonces alcalde, José Ramírez, “no le gustaron las pérgolas”, por lo que se introducen algunas modificaciones. En el proyecto participó el perito agrícola lanzaroteño Gregorio Prats Armas, así como César Manrique y su amigo el arquitecto Manuel de la Peña Cairasco, quienes incorporan nuevos elementos, como la tienda de *souvenirs*, pavimentos y el monolito volcánico, ocupándose Manrique del diseño del parque infantil.

Luis realizó personalmente el obelisco, primero, y el monolito del parque infantil, más tarde, que es una reproducción del que se encuentra en el Jardín de Cactus y que, en aquellos años, era la parte visible que sobresalía entre un montón de escombros. Luis recuerda: “Lo hicimos con una fotografía que nos dio César, y la cabeza se construyó con una estructura de hierro con hormigón a la que le pegamos las piedras”. La misma técnica que usó para realizar las bolas de la Plaza de Las Palmas unos años antes. En el Parque

Municipal “César daba las ideas”, como se haría años más tarde en los Centros Turísticos bajo su dirección artística.

El 17 de febrero de 1959, Antonio López Suárez publica en *Antena* un artículo denominado “Un milagro de la voluntad. El nuevo Parque Municipal”, en el que dice, entre otras cosas lo siguiente:

Lo que sí nos asombra —empleamos este término exagerado— es ver cómo existe una brigada de trabajadores que toma como suyo lo de la comunidad. Al ver trabajar a estos hombres que crean el Parque Municipal, nos damos cuenta que el rendimiento en el trabajo está en razón directa con la ilusión puesta en él. Hay en ellos un afán de superación y no se escatima un solo minuto de trabajo, siendo este Grupo de la Brigada Municipal un orgullo del Ayuntamiento. Un equipo que parece seleccionado para esa empresa que hasta hace un año parecía una utopía irrealizable.

Ante la curiosa mirada de la ciudadanía que a diario se acercaba a ver el transcurso de la intervención, y bajo las órdenes de maestro Manuel Morales, despuntaba su hijo, un joven Luis Morales, detectándose con claridad una forma de hacer las cosas, el gusto por el trabajo bien hecho, que años más tarde brillaría en la obra pública del Cabildo de Lanzarote.

Las obras del parque de la ciudad, que acomete José Ramírez siendo alcalde, lo ponen en contacto con la intervención en el espacio desde un organismo público. Como seguiría haciendo años más tarde, Manrique, en la distancia y por correspondencia, dirige las obras, escoge materiales, critica lo mal hecho, propone soluciones... Corría el año 1959, y ya había sido inaugurado el primer tramo de la pista de las playas, que unía Guacimeta con La Tiñosa.

Era la primera vez que coincidían los tres en una obra pública, José Ramírez, César Manrique y Luis Morales. Además, ya había

sintonía entre ellos, entre José Ramírez y César debido a una larga amistad que provenía de la infancia, entre César y Luis Morales tras las obras realizadas juntos, y entre José Ramírez y Luis Morales también la había, sólo que este último no lo sabía aún. Y los tres, muy diferentes entre sí.

José Ramírez Cerdá era un hombre contenido, parco en palabras, retraído en la expresión de sus emociones y sentimientos. Manrique era todo lo contrario. Pero ambos tenían en común una misma extracción social burguesa, una sólida formación y su amor por Lanzarote. Luis Morales, en cambio, procedía de una familia humilde, trabajadora. La gestión y la administración correrían a cargo de José Ramírez. El diseño artístico, la visión, el modelo singular, la modernidad y las relaciones públicas serían el ámbito de César Manrique. La intendencia y la concreción venían bajo la responsabilidad de Luis Morales. Los tres, junto a otras personas, se dispondrían a concretar sobre el terreno una gran acción colectiva. Desarrollo en obra pública y puesta en marcha de una incipiente industria turística aglutinan los esfuerzos en el espacio insular.

La vinculación de la isla a una nueva economía relacionada con el encuadre de los recursos paisajísticos en el marco del turismo era el sueño de una minoría ilustrada que, poco a poco va tomando cuerpo y forma. Pero se hace con un patrón inédito, sin antecedentes. Manrique imprime un sello conceptual y, finalmente, material único, determinado por la asociación entre recursos naturales propios, patrimonio cultural autóctono y transformación moderna de espacios paisajísticos singulares en los que se integran naturaleza y arte total. Todo ello en el contexto de una concepción del desarrollo turístico modulada por la sensibilidad ecológica y una anticipada cultura de los límites, en la que, en fechas tan tempranas, la calidad se antepone a la cantidad y se privilegia la ordenación racional del territorio frente al consumo indiscriminado de suelo.

Esta originalidad del modelo convierte la experiencia de Lanzarote en una práctica única y pionera, debido a la impronta creativa y a las ideas fundadoras de Manrique, en cuyo desarrollo intervienen actores y colaboradores muy diversos. Es un proyecto institucional, artístico y a pie de obra, que muy pronto es asumido e interiorizado por ilustrados y no ilustrados, y, por ello, de amplia cabida en el espectro ideológico e interclasista. Sin embargo, no por ello dejaron de producirse tensiones y crítica social como consecuencia de distintos y, a veces, distantes enfoques, con resonancias en el tiempo. En este largo proceso, Luis Morales contribuyó a agrupar no sólo brazos, sino voluntades al servicio del proyecto siendo consciente siempre de su lugar y sus límites, pero con el orgullo de estar asistiendo y colaborando en el gran cambio de la isla hacia la modernidad. Luis es el general invisible al frente de un batallón de invisibles, aunque, como él, imprescindibles a la hora de ejecutar las actuaciones diseñadas.



VI. Luis Morales y José Ramírez en el Cabildo Insular: 1960-1974

Al acceder José Ramírez Cerdá a la Presidencia del Cabildo se produjo una suerte de conjunción astral en Lanzarote impulsada por la adopción de medidas en el país, como la convertibilidad de la peseta en 1961, lo que beneficiaría al turismo, o la liberalización de las inversiones extranjeras en 1963. Ese mismo año se legisla sobre los Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, permitiendo a las Islas Canarias acogerse a una figura que favorecería el acceso al crédito para el desarrollo turístico.

Coincidiendo en el tiempo con la expansión del turismo, en Lanzarote predominaba, de un lado, una agricultura de subsistencia y de pequeña producción para abastecer el mercado interno; y, de otro, la pesca, que era la actividad socio-económica fundamental. La isla contaba entonces con poco más de 36.000 habitantes y, por otra parte, poseía una serie de atractivos naturales que ya eran apreciados por isleños y foráneos. Como ya quedó recogido, las mentes más preclaras de la sociedad insular apreciaban en el turismo una gran oportunidad para el desarrollo de Lanzarote. Este deseo, expresado desde dentro y desde fuera de la isla, era compartido y estaba en la lógica de los tiempos históricos que corrían.

José Ramírez Cerdá fue presidente del Cabildo desde el 8 de febrero de 1960 al 20 de septiembre de 1974. Cuando llegó a la máxima institución insular, contaba con la experiencia adquirida al frente de la Alcaldía de Arrecife en los años anteriores.

Ajeno al Régimen y, por lo tanto, político neutral e independiente para la época, la primera medida de José Ramírez, adoptada al día siguiente de su toma de posesión, fue solicitar un informe sobre la situación económica del Cabildo. La consecuencia fue inmediata: la adopción de enérgicas medidas de reorganización en todos los ámbitos, sentando las bases de un auténtico gobierno insular. Todo ello definiría cuál sería su talante en el futuro, obteniendo el respeto general, pero también algunas enemistades de por vida.

Concejal en Arrecife bajo la Alcaldía de Federico Coll, Juan Marrero Portugués es nombrado primer teniente de alcalde en 1956, durante el mandato de José Ramírez Cérdá. Además de futuro cuñado, José Ramírez es un testigo excepcional de aquella época. Juan Marrero Portugués relata lo sucedido:

La primera línea de trabajo de Pepín [diminutivo afectuoso por el que lo conocían sus allegados] fue meter mano a la organización-administración del Cabildo, que, en el fondo, fue una operación contra la corrupción, en la escala de la época, y que causó una gran conmoción. Tuvo el gran coraje de hacerlo, lo que le granjeó un enorme prestigio de hombre serio en Las Palmas de Gran Canaria, abriéndole puertas para financiar obras insulares, sobre todo del Gobierno Civil, que tenía sus recursos propios para subvenciones especiales, y de la Mancomunidad de Cabildos, que empezó a presidir Federico Díaz Bertrana, gran amigo de José Ramírez y hombre que tenía mucho cariño a Lanzarote. Así fue como Pepín empezó a conseguir recursos.

Domingo Ortega Cabrera, perito y profesor mercantil, fue interventor y depositario del Cabildo de Lanzarote entre 1960 y 1965. Llega a la primera Corporación junto a José Ramírez, quien le pide que implante una administración moderna:

Una gran cosa de José Ramírez fue que anticipaba las obras con financiación propia del Cabildo, que luego recuperaba cuando llegaba la financiación prevista de la Administración Central. Así se ahorra dinero. Eran obras urgentes y necesarias. En aquella época se administraba y se invertía bien. José Ramírez era muy serio, riguroso y constante.

Ramírez Cerdá toma decisiones encaminadas a la reorganización interna, la mejora del funcionamiento y la búsqueda de cualificación profesional entre el personal del Cabildo. Entiende que el Cabildo debe ser un verdadero gobierno insular y su apuesta se orienta hacia el turismo, una industria emergente entonces. Para ello, era consciente de que había que desarrollar o propiciar el desarrollo de una serie de infraestructuras básicas, como las conexiones aéreas y marítimas con el exterior, el abastecimiento de agua, las carreteras y el acondicionamiento de lugares turísticos. En este último campo interviene Manrique, pero el agua, las carreteras, las obras públicas esenciales como las sanitarias, y el acondicionamiento de lugares turísticos es el territorio en el que se desenvolverá Luis Morales en los años venideros, en una política que también tenía como objetivo mitigar el desempleo. Tanto es así que durante décadas existiría en el Cabildo la Comisión de Obras Públicas y Paro Obrero. Marrero Portugués lo recuerda:

La otra línea de trabajo fueron las carreteras. En las carreteras se ve enseguida la mano de César, ya que las adaptó al paisaje y valorizó el muro, y Luis Morales era experto en muros. Pepín revolucionó las comunicaciones y empezó a generar recursos económicos a través de la empresa del Cabildo, Vías y Obras Insulares, mediante la ejecución de las carreteras del Ministerio

de Obras Públicas por administración propia, con el hombre adecuado al frente, Luis Morales. Las ejecuciones eran un treinta o un cuarenta por ciento más baratas que por concurso y generaban excedentes que se reinvertían en otras necesidades insulares, como la limpieza y el acondicionamiento de los lugares turísticos. Esto le dio más prestigio a José Ramírez porque el dinero público era bien empleado, y cada vez que pedía dinero le resultaba más fácil conseguirlo, porque se tenía la sensación de que en Lanzarote se invertía bien el dinero.

Tras salir victorioso del golpe de autoridad dado en el Cabildo, José Ramírez se centra en el agua y las carreteras, para lo cual debía conseguir los fondos en instancias superiores, como la Mancomunidad de Cabildos, el Gobierno Civil o diferentes ministerios. Necesitaba, pues, a una persona adecuada al frente de las obras del Cabildo. Y la tenía.

Domingo Ortega tuvo la oportunidad de observar desde un lugar privilegiado los primeros pasos que se dan en el Cabildo en el ámbito de la obra pública en los primeros años sesenta:

José Ramírez creía más en Luis Morales que en los políticos. Creía mucho en él, pues era un hombre serio y trabajador. Comprobaban en las visitas que las cosas se hacían bien, garantizando la calidad. Era un mecanismo de seguimiento y control. El equipo de los sábados estaba coordinado; era un gran equipo humano, político y técnico. Luis Morales ejecutaba a la perfección, pero también aportaba ideas.

De hecho, Luis Morales fue la primera persona en la que pensó José Ramírez para crear un nuevo equipo humano en el Cabildo. Lógico, por cuanto el área de Vías y Obras estaba llamada a

desempeñar un papel absolutamente central en el plan del presidente para los próximos años. Sin embargo, el candidato ideal *a priori* no parecía Luis, sino su padre, maestro Manuel Morales. Juan Marrero Portugués dibuja el talante del padre de Luis Morales Padrón:

Maestro Manuel sabía mandar y predicaba con el ejemplo: trabajando. Se sentaba con nosotros en el Ayuntamiento y oíamos sus sugerencias. Era respetuoso, tranquilo, conocedor de su oficio, consciente de las dificultades y buen administrador de los escasos recursos municipales. Sabía estar en su sitio siempre, en una época de grandes diferencias entre clases sociales. Era modesto y adaptable. Tiraba mucho de la reutilización y el reciclaje, como más adelante haría su hijo Luis. Hasta eso heredó de su padre.

Era opinión generalizada en la Corporación capitalina que presidió José Ramírez como alcalde que maestro Manuel Morales era el mejor funcionario del Ayuntamiento. Recuerda Juan Marrero Portugués que “ejecutaba los modestos trabajos que encomendábamos con gran rapidez y eficacia, pero además nos sorprendía cada día con alguna sugerencia para aprovechar o mejorar los escasos medios de los que disponía”. Tocado siempre con un *cachorro* y extremadamente educado, maestro Manuel Morales estaba al frente de una cuadrilla de la que formaba parte su hijo Luis desde los catorce años de edad. Marrero Portugués precisa:

Cuando Pepín llega al Cabildo tenía un plan en mente. El plan era una réplica de lo que había hecho en Arrecife: organización, obras, recursos para financiarlas, estirar el poco dinero disponible y un hombre clave al frente de las obras. En aquellos días

—entre su cese como alcalde de Arrecife y su nombramiento como presidente del Cabildo— Pepín me comentó que ya estaba pensando en el equipo que tenía que formar y que se iba a llevar a alguien del Ayuntamiento. “A Manuel Morales, naturalmente”, le dije. “No, a su hijo Luis”, me contestó. Al ver mi cara de sorpresa, me comentó que no me preocupara, que seguro que era tan bueno como el padre.

Luis Morales tenía entonces veintisiete años de edad. “No fue la única vez que Pepín me sorprendería con su talento para valorar a una persona”, asegura Juan Marrero. En efecto, Luis Morales respondió con creces a la confianza en él depositada, siendo un leal colaborador del presidente y un intérprete y ejecutor único de las ideas de César Manrique.

Es el 15 de marzo de 1960. De madrugada, Luis Morales Padrón se dirige a los talleres de Vías y Obras, que entonces se encontraban en las Cuatro Esquinas. Es el primer día de trabajo del nuevo capataz general del Cabildo, quien se dispone a organizar personas y medios, como haría durante los siguientes treinta y ocho años. Un mes antes, al poco de tomar posesión de su nuevo cargo, el recién nombrado presidente del Cabildo le había pedido que le acompañara para afrontar el mayor reto de su vida. Necesitaba un hombre de plena confianza, serio y trabajador, para acometer la ingente tarea que aguardaba a la isla. Luis se tomó su tiempo.

Con anterioridad y siendo todavía alcalde de Arrecife, José Ramírez Cerdá ya sabía que se haría cargo de la Presidencia del Cabildo. Un día le comenta a Luis Morales su idea de crear una empresa para ejecutar las obras del Estado, sobre todo de carreteras, muchas de las cuales no se llevaban a término debido a la inexistencia de constructoras privadas y se perdían las inversiones públicas. “Así que se tiene que venir conmigo”, le dijo. “¿Yo? ¿Y dejar el

Ayuntamiento, don José?”, le respondió Luis. “Venga, usted se viene en plan de prueba”. A Luis Morales le preocupaba ir al Cabildo y perder el empleo fijo y la estabilidad que tenía en el Ayuntamiento. El padre de Luis, el nuevo alcalde Ginés de la Hoz, y el propio José Ramírez acabaron por convencerlo, por lo que se marchó al Cabildo con la idea inicial de permanecer un año en plan de prueba y el compromiso de poder regresar a su puesto en el Ayuntamiento. Finalmente, se acordó una fórmula, lo que hoy se llamaría una comisión de servicios, por la que Luis seguía en la nómina del Ayuntamiento, pero desempeñando su trabajo en el Cabildo.

En su primer día, Morales Padrón se encontró con un pequeño equipo de operarios, entre los que estaba la brigada móvil de peones camineros del Cabildo, creada en 1954 y compuesta por ocho hombres que, utilizando una camioneta, se dedicaba a reparar y a acondicionar la red de caminos vecinales en un momento en el que los medios de comunicación seguían haciéndose eco de su mal estado. Luis contactó con su jefe inmediato, Domingo Suárez Lorenzo, y con el capataz a quien sustituía, Manuel Corujo. De su antecesor, recuerda Luis: “siempre se puso a mi disposición, fue un gran colaborador y un amigo. Me presentó a la gente y me asesoró, porque yo era un novato y no conocía nada del Cabildo”.

El nuevo capataz general tenía a su disposición inicialmente una plantilla de catorce trabajadores:

Tres de ellos remataban el muro exterior de un depósito de gasolina en el aeropuerto, cuatro finalizaban la capilla del Hospital Insular, tres abrían galerías de agua en el Risco de Famara, otros tres extraían cantos de una cantera y el último era motorista. Los medios materiales eran muy rudimentarios, ya que no había motores, ni martillos rompedores... El único compresor estaba en las galerías de Famara, junto a los motores que elevaban el agua.

En cambio, sí había herramientas, como picos, palas, picaretas...
Y cestas.

Al principio, a Luis Morales le llamó la atención que un hombre se dedicara a arreglar cestas con hojas de piteras, porque se habían roto, y que se usaban para cargar como alternativa a las dos o tres carretillas que había, con ruedas de madera, todas destrozadas. Por último, recuerda que había un camión recién comprado, de ocho toneladas; un camión Dodge “de antes de la Guerra”, con una cuba que cargaba agua, sobre todo para el Hospital; un camión Ford pequeño; y “un *jeep* de la Guerra, pequeñito”, con el que se recorrían las obras. Eso era todo.

En el ámbito organizativo, como se ha señalado, al frente de cada cuadrilla había un capataz que disponía de un parte de obra, que Luis Morales amplió añadiendo los nombres de los trabajadores, y los materiales y las cantidades que entraban y salían. Es decir, al principio, Luis Morales hizo de listero, que es la persona encargada de hacer la lista de quienes trabajan en común. Más tarde, cuando el número de trabajadores pasó del centenar, Ceferino Franquiz hizo la función de listero, hasta que al poco tiempo pasó a los Centros Turísticos.

Ceferino Franquiz llega al Cabildo el 10 de noviembre de 1962, con veintidós años, permaneciendo en la institución durante cuarenta y ocho años:

Luis Morales era una persona diplomática. Se dirigía a los trabajadores de buenas maneras y nunca se enfadaba con nadie. Y los trabajadores lo respetaban mucho. Luis Morales es una persona muy agradable y educada. Tenía un gran sentimiento por el Cabildo. Era muy organizado. Visitaba las obras por la tarde, y a veces me llevaba para tomar notas. Luis hablaba con todos, y tenía a su cargo más de cien hombres entonces. La tarde

anterior se hacía el plan de trabajo del día siguiente: distribución de maquinaria, materiales y trabajadores, para no improvisar nada. Era un gran trabajador, y realizaba una labor enorme de coordinación.

Franquiz recuerda los fuertes vínculos que se establecieron entre Luis Morales y Manrique:

César Manrique tenía una gran confianza en Luis Morales. Lo que decía César era palabra de dios para Luis. Plasmaba muy bien las ideas de César y estaban muy compenetrados. Luis siempre solucionaba los problemas que aparecían en los Centros Turísticos, lo que fuera. Era muy cumplidor y con gran sentido del humor.

A pesar de las limitaciones, Luis Morales era conocedor de las intenciones del nuevo presidente del Cabildo en materia de obra pública, y que ambos habían pactado: Luis se comprometería con el asfaltado de las carreteras estatales y de los caminos del Cabildo, y José Ramírez se ocuparía de dotar de medios materiales y humanos a Vías y Obras para mejorar las carreteras y acometer las obras públicas. De ese trato surgiría Vías y Obras Insulares, la empresa constructora del Cabildo, piedra angular del desarrollo posterior que experimentaría la isla. Luis Morales, quien ya había asfaltado y afrontado obras públicas en Arrecife, pronto dispuso de un tractor, una apisonadora y una bituminadora. Pequeñas, pero suficientes.

Poco a poco, Vías y Obras comienza a desplegar su potencial conservando y mejorando los caminos vecinales dependientes del Cabildo, perforando galerías en Famara en busca de agua con turnos de día y de noche, instalando estaciones elevadoras para impulsar el agua y tendiendo tuberías para canalizarla, o repoblando de árboles los altos del Risco.

Transcurrido el año de prueba, Luis Morales Padrón no regresa a su puesto en el Ayuntamiento de Arrecife, ya que sale a concurso la plaza de encargado general de obras del Cabildo, que obtiene, y pasa a ser funcionario cuando aún no había cumplido veintinueve años de edad. Ya tenía más de sesenta personas a su cargo.

Pronto, llegan las primeras y pequeñas ayudas económicas que son administradas con rigor. Con escasos medios humanos y materiales, se emprende con rapidez y eficacia la ardua tarea de renovar las carreteras. Resultó clave que la mejora de la red viaria la acometiera el propio Cabildo en lugar de recurrir a la contrata, que debían recaer sobre empresas de fuera de la isla. La necesidad se hizo virtud y el ensanche, reafirmado y asfaltado de las carreteras insulares las acomete el propio Cabildo sellando acuerdos a tal fin con las administraciones públicas que aportaban los fondos. El resultado fue que las obras se ejecutaban con mayor rapidez y a menor coste. El principio de la correcta administración de los recursos escasos se plasmó en la isla bajo el estricto control del presidente y con Luis Morales como ejecutor. Los avances se hicieron notar de inmediato.

A lo largo de la década de los sesenta se acometen diversas obras clave, como el acondicionamiento del campo de aviación (agosto de 1962), la apertura al público de dos kilómetros de la Cueva de los Verdes (1964), la apertura del Jameo Chico en los Jameos del Agua (1966) y la conclusión de las reformas de los caminos vecinales (1969). Mientras tanto, hubo ocasión de acometer pequeñas intervenciones en espacios públicos, como la plaza situada delante del Hospital Insular, en homenaje al doctor Molina Orosa. “El croquis de la plaza frente al Hospital Insular lo hizo César. Don Domingo Suárez hizo un plano del solar a escala, y César hizo el dibujo a escala, proporcionado. Y yo la construí. Fue en 1966”, recuerda Luis Morales.

Pero hay que destacar, sobremanera, una serie de hechos cruciales. En primer lugar, la adjudicación al Cabildo de la ejecución de la pista afirmada en el aeropuerto (1964), cuya finalización vino a consolidar la red de comunicaciones con el exterior. En segundo término, otro hecho que se podría calificar de histórico: la puesta en funcionamiento de la planta potabilizadora, solventando por aquellos años la escasez de un recurso básico para el despegue turístico (1965), una aportación de gran valor debida a los hermanos Díaz Rijo. Y en tercer lugar, la inauguración del hotel Los Fariones (1966), en Puerto del Carmen, con una capacidad inicial de ciento cuarenta y cuatro camas, que supuso el punto de arranque del desarrollo turístico, ya que, hasta ese momento, el único establecimiento alojativo de cierta categoría existente en Arrecife era el Parador Nacional de Turismo.

En la década siguiente, bajo el impulso creativo de Manrique y con Luis Morales como jefe de obras, el Cabildo se embarca en un período de gran actividad. Así, se crea el restaurante El Diablo, en las Montañas del Fuego (1970); el Mirador del Río (1973); se restaura el Castillo de San José acondicionándolo para albergar el Museo Internacional de Arte Contemporáneo (1976); se inician las obras del auditorio de los Jameos del Agua (1976) y comienzan las obras en el Jardín de Cactus (1976), inaugurado en 1990.

No por conocido debe dejar de mencionarse la costumbre que impuso José Ramírez Cerdá en el Cabildo durante años: las salidas de los sábados para visitar las obras que ejecutaba la institución insular. “Al llegar al Cabildo, los años se me pasaban volando”, dice Luis. “La mayoría de los días llegaba a mi casa a las siete o las ocho de la tarde, menos los sábados, que salíamos desde las tres de la tarde don José Ramírez, don Antonio Álvarez, poco nombrado pero que fue una persona clave, César, Soto y yo”. En aquellos tiempos, se trabajaba diez horas diarias de lunes a

sábado. El presidente era quien marcaba la ruta de cada sábado. Luis Morales lo detalla:

Como no cabíamos todos en un coche, Soto y yo íbamos en el Land Rover, y don José, don Antonio y César iban en el taxi de Machín. Recorríamos primero las obras más alejadas y acabábamos en el Jameo a tomar un cortado. Luego íbamos a ver las obras en el propio Jameo. César y Soto iban delante y nosotros detrás. Antes de marcharnos nos tomábamos un cortado y ese momento lo aprovechaba don José para preguntar cómo se iba a hacer tal cosa y cómo tal otra. Y volvía a tirarle de la lengua a César de lo que ya se había hablado el sábado anterior, o de lo que se estuvo hablando media hora antes durante la visita al Jameo. En esas reuniones se machacaba mucho la forma que se le iba a dar a cualquier idea. Don José Ramírez insistía mucho: “César, ¿ya lo tienes bien pensado?”; “Soto, ¿usted ya lo entendió?”; “Luis, ¿qué dice usted?”. Como encargado general yo no era el que realizaba la obra, sino Jesús Soto, pero ponía el personal y el material, y tenía que velar en aquellas cosas que tenía que hacer el constructor por indicación de César, y si no estaba César, de Soto.

José Juan Ramírez Marrero, presidente de la Fundación César Manrique e hijo de José Ramírez Cerdá, era un niño en aquellos años. Otro testigo de aquella época:

El primer recuerdo que tengo de Luis Morales es del trabajador del Cabildo que venía a la oficina de mi padre, en la Delegación de Hacienda, que estaba ubicada en la Avenida de La Marina. Era un edificio de dos plantas. En la planta baja estaba Hacienda y en la alta la vivienda del delegado, donde vivíamos. Cuando yo era pequeño, Luis Morales era una persona habitual en mi

casa. Recuerdo estar comiendo y llegar Luis. Venía con mucha frecuencia a hablar con mi padre, a contarle las cosas del trabajo. Ambos cuidaban mucho a los trabajadores. La imagen que guardo de Luis es siempre hablando con mi padre, horas, hablando de todas las obras, con gran nivel de detalle.

José Juan Ramírez tuvo la ocasión de participar en algunas salidas que tenían lugar los sábados:

Los recuerdos que tengo más claros son de los sábados, cuando iban a visitar las obras del Cabildo. En aquella época, el Cabildo no tenía coche oficial. Iban en taxi, uno era el de Machín y el otro de Crispín. Eran taxistas y actuaban de chóferes del Cabildo. El coche venía primero a recoger a mi padre, luego recogía a don Antonio Álvarez y después a César. Yo, que era pequeñito, iba a veces con ellos. Luego, en el *jeep*, iban Luis y Soto. Cuando había algún asunto delicado que tenían que hablar, me mandaban con Luis y Soto, en el *jeep*. Cuando íbamos en el taxi, César ponía la pasión; Antonio estaba siempre presente; y mi padre trataba de concretar las cosas. En las obras, recuerdo a mi padre insistiendo mucho a Luis y a Soto: “¿Han entendido lo que César ha dicho? ¿Tienen alguna duda? ¿Lo tienen claro, que César se va de viaje?”. Mi padre insistía a César en que las indicaciones que diera tenían que ser claras, que las detallara porque después iba a estar tiempo fuera, porque si no se tenían que parar las cosas hasta que él regresara.

Hay coincidencia general en que aquel equipo de cinco personas resultó decisivo y que es irrepetible, aspectos en los que abunda José Juan Ramírez:

La persona que tenía las ideas, obviamente, era César. Decía en líneas generales lo que había que hacer y cómo, y, sobre todo, lo que no había que hacer. Eso lo tenía muy claro. La idea general la tenía César, por visión e ilusión. Mi padre era más ejecutivo, concretaba, pensaba en el gasto, en el presupuesto. Le gustaba pensar y repensar las cosas. A don Antonio no se le ha reconocido. Era muy, muy culto, leía muchísimo, muy estudioso, le encantaba la historia, y era el apoyo a los proyectos en aquella época de grandes dudas. Don Antonio afianzaba las ideas y los proyectos, ya que sabían que la agricultura no daba de sí y que la pesca tenía un futuro limitado porque dependía de terceros. Mi padre y don Antonio eran muy amigos. Vivían en el mismo edificio de Correos. Un hombre con preocupaciones sociales, era de izquierdas, y vino confinado a Lanzarote. Cuando murió don Antonio, a mi padre le cambió la vida. Los tres se complementaban muy bien. Los ejecutores eran Luis y Soto. Sabían llevar a cabo las ideas de César, y además tenían su propia creatividad: cogían las ideas de César y las ejecutaban.

Luis Morales fue un actor de excepción de aquel ilusionante período de despegue de la isla. Recuerda:

César era un hombre que te entusiasmaba. Creo que tuvo la suerte de tenernos a Soto y a mí, que le entendíamos perfectamente. Yo creo que estaba contento. A veces tuvimos que quitar algunas cosillas, pero creo que eso ocurría porque la persona que estaba realizando el trabajo quería poner su granito de arena, y hay veces que no se pone el granito de arena como debe ser.

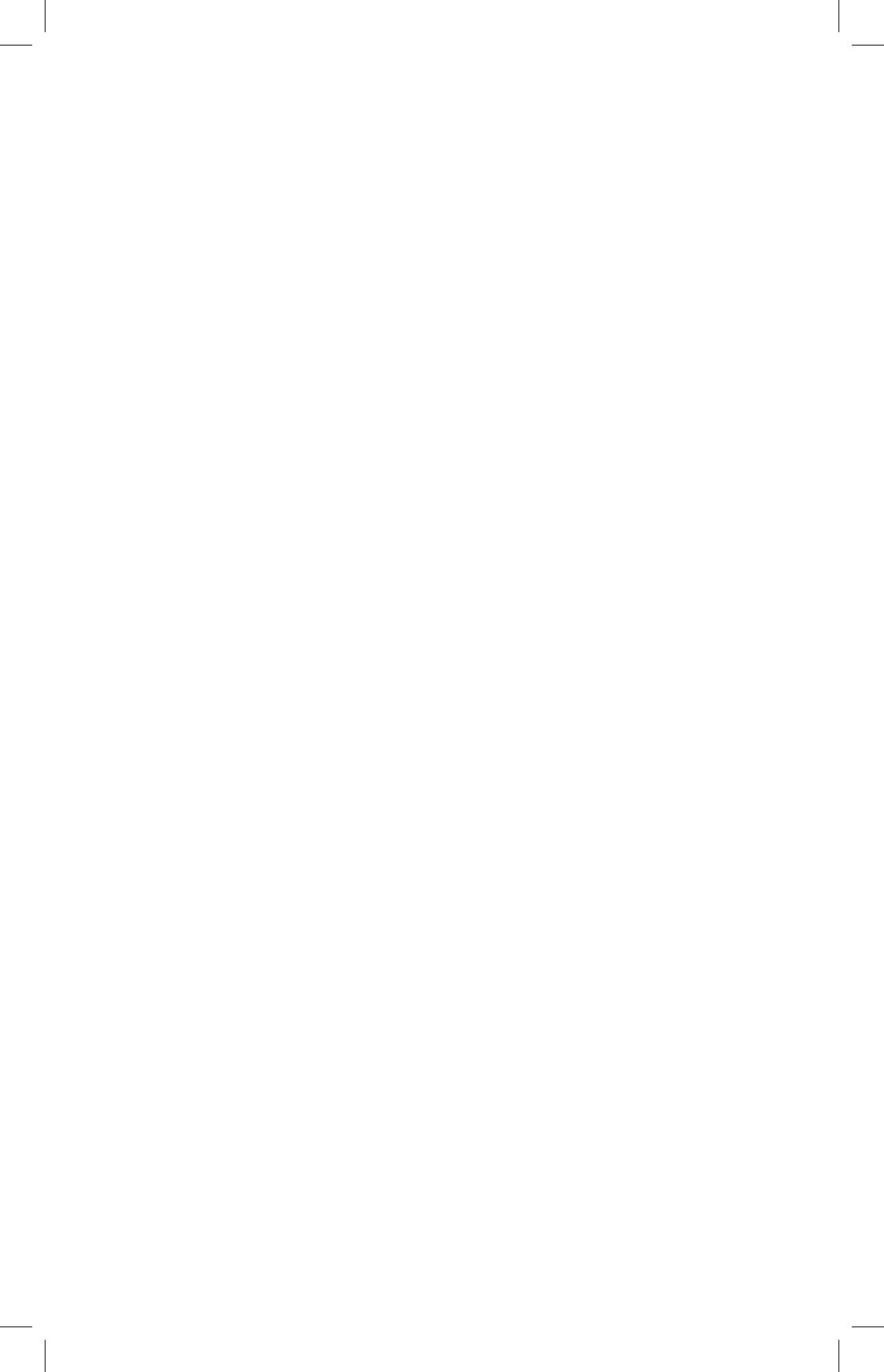
Pero, en muchas ocasiones, las salidas se extendían a los domingos:

Los sábados llegaba a mi casa sobre las diez de la noche. Al principio, en vez de quedarme a descansar, iba a cambiarme de ropa para actuar en el Jameo con el grupo folclórico del que yo era director, y, con frecuencia, a la vuelta me iba a pescar. Esos días prácticamente ni dormía. Para remate, cuando Machín dejaba a don José en su casa, muchas veces don José me decía que al día siguiente, domingo, quería ir a ver qué carretera se podía asfaltar cuando se terminara la que hacíamos. “¿A qué hora quiere que le recoja?”, le preguntaba. “Venga a las nueve por aquí”, me decía. Muchas veces acompañaba a don José los domingos con sueño, pero después me acostumbré a dormir poco.

Esos días de domingo, el presidente del Cabildo los dedicaba, junto a Luis Morales, a planificar las siguientes intervenciones. Apunta Luis que “él tomaba el parecer conmigo, con los vecinos, con todos. Se ganó a todos los vecinos, por eso don José Ramírez ha sido tan nombrado, porque supo ganarse al pueblo de Lanzarote”. Fueron muchos años así, hasta que Luis abandonó la Agrupación Folclórica Arrecife, cuya dirección legó a Santiago Torres. “Me acostumbré a ese ritmo, porque mi vida era así”, apostilla.

En aquellos años, había un equipo que se dedicaba a asfaltar carreteras, mientras que otro grupo iba haciendo muros y las explicaciones. Comenta Luis con orgullo:

Llegamos a conseguir un rendimiento diario de cien metros, es decir que cada diez días asfaltábamos un kilómetro. Me compré hasta una bandejita de plata y todo para que don José inaugurara las carreteras, y me dijo que no, que ellas se inauguraban solas. No era un hombre para inaugurar, sino para hacer. Era un entusiasta incansable.



VII. Vías y Obras Insulares: agua, carreteras, aeropuerto y polideportivo

¿Cómo se pudieron acometer tantas obras públicas si no había en la isla empresas constructoras, hasta el punto de que muchas licitaciones quedaban desiertas y se perdían los fondos? La clave consistió en fortalecer Vías y Obras y el Parque Móvil del Cabildo bajo la batuta directa de Luis Morales. La idea la tenía en la cabeza José Ramírez antes de llegar al Cabildo. Ambos eran laboriosos y buenos administradores.

José Ramírez Cerdá sabía desde hacía tiempo qué era lo que se debía hacer desde el Cabildo, sobre todo en materia de obras públicas y de gestión. Su llegada a la Presidencia sienta las bases de cambios tan profundos que quizá puedan ser hoy considerados, con la perspectiva del tiempo, de radicalmente innovadores. Probablemente, la mayor osadía de Ramírez fue confiar en la visión y las ideas de Manrique, en priorizarlas y en poner los medios para ejecutarlas y acceder a importantes cotas de desarrollo. Da comienzo cierto crecimiento que inaugura una nueva manera de hacer las cosas para los Cabildos de Canarias.

En 1960, se produce un hecho trascendental cuando la primera Corporación insular crea una empresa constructora para acometer obras de interés público al no existir compañías de este tipo en la isla y con la que suplir la falta de iniciativa privada. Se denominó Vías y Obras Insulares. De esta forma, el Cabildo acomete obras durante varios lustros hasta la desaparición de dicha empresa. Así,

el Cabildo acomete las obras de la propia Corporación y de otras instancias de la Administración, incluyendo los ayuntamientos. Luis Morales rememora aquellos años:

Cuando don José Ramírez me pidió que fuera con él al Cabildo, me contó que quería crear una empresa constructora para aprovechar los presupuestos que llegaban del Estado. El problema en aquellos años era que se aprobaban partidas para hacer carreteras del Estado, se sacaban a concurso y no se presentaba ninguna empresa de fuera porque no le era rentable venir a la isla, y, como tampoco teníamos empresas constructoras aquí, se perdía el dinero. Me fui al Cabildo con él, se creó la empresa constructora pública, se empezó a comprar maquinaria hasta que tuvimos un buen Parque Móvil y llegamos a hacer cien metros lineales de carretera diarios donde no había nada.

El gobierno insular se encarga de la ejecución de las obras de acondicionamiento y mejora de los caminos insulares que, más tarde, constituirían las principales rutas turísticas. Dado que la empresa del Cabildo no perseguía el beneficio privado, el dinero sobrante se fue empleando en el arreglo de los enclaves turísticos, aprovechándose al máximo los medios materiales y humanos. Buena parte de las inversiones realizadas en diversas fases fue posible gracias al dinero, la maquinaria y la fuerza de trabajo sobrante de las obras viarias:

Vías y Obras es imposible que funcione hoy. Cuando me jubilé, disponía de unos ciento cincuenta hombres, aunque llegué a tener a mi cargo más de trescientos. Si un encargado general está siempre en la oficina y no en la calle y a pie de obra, eso no funciona. Eso no es un encargado. Hay que ir a las obras todos los días,

contar los bloques puestos cada día, apuntar los números de una cuadrilla y tirar el papelito al lado de otra cuadrilla para motivarla. Yo calculaba hasta el precio del metro cuadrado de las obras, y le decía a la gente que tenía a mi cargo: “Señores, esto ha costado tanto, y una empresa particular lo hubiese hecho en cuanto”. Les explicaba a cada momento: “Tenemos que pensar que si lo hacemos más caro que una empresa particular nos acercamos al despido. ¿Para qué nos quiere el Cabildo si salimos más caros que darle la obra a una empresa privada? ¿Para qué van a preocuparse un presidente, un ingeniero y un encargado pudiendo darle las obras a una empresa privada y encima lo hacen más barato? Díganme ustedes...”. Les decía: “No les estoy echando pleitos. Les estoy defendiendo y activando la cabeza para que piensen lo que puede ocurrir. ¿Ustedes pagarían más caro pudiendo tenerlo más barato? No, ¿verdad?”. La cosa es que quedaban comentándolo y al otro día adelantaban que daba miedo, y se hablaba entre los demás trabajadores. La misión de un capataz no es coger el látigo, porque pueden ser amigos tuyos, pero a los amigos también hay que decirles la verdad y cómo tienen que funcionar.

Además de la buena gestión de los recursos económicos y materiales, se consiguió contagiar la ilusión y el entusiasmo a todos los trabajadores:

A veces hacíamos ruido para motivarnos: uno ponía música, el ruido del compresor, y venga a trabajar. Un día llegaron César y Soto por las Montañas [del Fuego] y se encontraron un transistor por un lado, y un compresor por el otro. No había quien parara del ruido. Estábamos rematando porque iba a venir el ministro Sánchez Bella a inaugurar esa obra. Vi que, con la música y el ruido, la gente se movía más rápido. Entonces se me ocurrió

echar a andar el compresor. Con el compresor por un lado y la música por otro, había que gritar para poder hablar. El maestro necesitaba mezcla y tenía que gritar. “¡Mezcla!”. Era como si no tuviera mezcla, y hacía que el otro corriera... Y así todos. Hasta yo mismo corría de un lado para otro. Y escapamos. Era una obra grande, enorme. Era un mismo equipo, y estábamos todos unidos. Una de las mujeres de la limpieza rompió una de las lunas y no se mató de milagro, y aquella misma noche se repuso la luna. Las Montañas del Fuego las hicimos así, todos colocados donde más rendía cada uno, y se logró terminarlo para la inauguración. Y Meluco y Santiago Hernández que hicieron todo el hierro. Y lo mismo en el Jameo Chico.

El Cabildo Insular capta el nuevo sentido que van tomando las relaciones hombre-naturaleza inculcado por César Manrique y comienza a adaptarla a un mejor uso del tiempo libre y esta, la naturaleza, se convierte en espectáculo. Las bellezas naturales son intervenidas por la mano del hombre para potenciar el disfrute del visitante y esas mismas bellezas se rodean de cierto misticismo, siendo mantenidas y protegidas para uso y placer de los visitantes. Luis Morales recuerda el papel adoctrinador del artista:

César no se metía en las carreteras, pero aconsejaba: las curvas, la limpieza... Los muros empezamos a encalarlos de blanco por arriba, y nos dijo que no, que los hiciéramos sólo de piedra para que encajara mejor en el paisaje. César estaba fijo predicando. Hacía fotos por la isla y nos las enseñaba para que nos diéramos cuenta de las cosas.

Paralelamente, los viajes a Las Palmas de Gran Canaria y a Madrid son constantes. La diplomacia y el agasajo se convierte en

un mecanismo para captar fondos de los ministerios, que el Cabildo de Lanzarote elevó a la categoría de arte, tanto cuando se recibía a altos cargos cuanto se desplazaban a Madrid en busca de recursos. Sobre esta cuestión, Juan Marrero Portugués revela algunos aspectos y protagonistas:

Ginés de la Hoz sucedió a Pepín en la Alcaldía y fue un gran alcalde de Arrecife, muy leal con Pepín, y empujó mucho. Jugó un gran papel con el Plan General, el cambio del sistema eléctrico o el Arrecife Gran Hotel. Hizo una gran labor y echó una mano en la diplomacia exterior. En mis años en Lanzarote fui muy amigo de Santiago Alemán Lorenzo, delegado del Gobierno. Santiago también empujó con las relaciones públicas. Era muy sincero, muy simpático y muy entusiasta. Pero Pepín no necesitaba hacer relaciones públicas porque tenía mucho prestigio en niveles decisivos: gobernador civil, subsecretarios, directores generales... La clave era ganarse al gobernador civil. Pepín no cultivaba las relaciones públicas, pero atendía correctamente a todo el mundo.

La coincidencia de personas, fuentes de financiación, buena administración de escasos recursos, la posibilidad de convertir el Cabildo en un auténtico gobierno insular y la existencia de un proyecto claro de isla, dio sus frutos de inmediato, todo ello tejido por el hilo imperceptible de estar contribuyendo a edificar una gran obra llamada Lanzarote al cobijo de una nueva industria: el turismo. Continúa Luis Morales:

Desde que entré en el Cabildo, a mí me daban una copia del presupuesto al principio del año para saber cuánto podía gastar en cada apartado, que eran los edificios insulares, el abastecimiento

de aguas y los caminos vecinales. Yo no necesitaba órdenes para tener los edificios insulares cuidados, como si fueran mi casa: el Hospital Insular, la Granja Agrícola Experimental, la Casa Cabildo, etc. Durante dos o tres años, llegué a tener a mi cargo a más de trescientas personas, un pequeño ejército cuando no había ingeniero ni arquitecto en el Cabildo. El único técnico era don Domingo Suárez Lorenzo. Cuando fueron entrando técnicos, fui entregando equipos, como el taller al llegar don Antonio Manchado. Estaba también un jefe de taller, Manuel García Negrín *Meluco*. A partir de ese momento, yo me ocupaba sólo de la parte de obras, carpintería... menos el Parque Móvil. Lo mío era mandarlos a trabajar: las máquinas quietas no se rompen. En su momento fue la empresa más fuerte de Lanzarote. Asfaltábamos los caminos con seis metros de ancho y un metro más a cada lado. Teníamos un equipo que aprendió a trabajar con las ideas de César, y yo era el encargado general y hacía como una especie de monitor, porque traía la experiencia del Ayuntamiento de Arrecife.

La búsqueda de agua en las galerías de Famara, el adecentamiento de la red de carreteras, la ampliación de la pista del aeropuerto y la construcción del complejo polideportivo Avendaño Porrúa son tres casos singulares que ilustran el quehacer de Vías y Obras Insulares.

La escasez de agua ha sido históricamente el gran problema de Lanzarote. Aunque fue una de las primeras tareas que acometió Luis Morales en el Cabildo, la obtención de agua procedente de las galerías de Famara venía de viejo. La primera galería se perforó en 1926, llegando a producir diez litros por segundo.

En 1949, el Cabildo perfora de nuevo las galerías de Famara para proveer de agua a Arrecife, y aborda las obras de abastecimiento

a la ciudad, ya que ninguna empresa privada presentó oferta para realizarla. Se tiende una tubería cuyo primer chorro fluye en 1953. Se producen racionamientos y, en 1959, el Cabildo sufragó nuevos estudios y sondeos que son realizados por el Instituto Geológico y Minero. En abril de 1960, llega el informe que se erige en soporte del Plan Hidráulico Insular, cuya conclusión más importante es que el macizo de Famara reúne las mejores condiciones para la obtención de agua, entre otras razones, “por la facilidad de ataque por medio de galerías en dicha ladera”, propuesta que respalda el geólogo Telesforo Bravo poco después. En el mismo año, con un problema de sequía realmente acuciante, se dictan normas para la distribución y regularización del suministro de agua potable, y el Ayuntamiento de Arrecife construye en Maneje un depósito de captación de aguas de seis mil metros cúbicos de capacidad, que se suma a las Mareas del Estado, construidas en 1912, capaces de acumular dieciséis mil metros cúbicos.

El agua era el gran problema insular. A su llegada, Luis Morales se encuentra un equipo de tres hombres perforando la galería número uno en el Risco de Famara, que enseguida se refuerza con un segundo equipo de otros tres hombres, repartidos en dos turnos de día y de noche. Llegaron a producir un caudal de doscientas cincuenta a trescientas toneladas diarias de agua. Pronto se abrió la galería número dos, que llegó a producir quinientas toneladas diarias, todavía insuficiente para abastecer las crecientes necesidades de la isla. Por esa razón, el Cabildo se vio obligado a fletar buques cisterna equipados con bombas, mangueras y tuberías. El *Condecíster* fue el primero que comenzó a operar, en la primavera de 1961. Realizó cuarenta viajes transportando treinta y siete mil toneladas de agua, a razón de casi mil toneladas por trayecto. La maniobra de descarga se realizaba mediante tuberías hasta las Mareas del Estado, mientras que, simultáneamente, numerosos camiones cuba cargaban agua para acelerar el proceso. La primera

descarga duró aproximadamente quince horas. A finales de 1962, concluyó el contrato con el *Condecíster*.

En los primeros días de julio de 1973, se fletó, por mediación de la Subsecretaría de la Marina Mercante, un moderno barco aljibe de nueva construcción, el *Luis de Requesens*, con capacidad para cinco mil trescientos metros cúbicos, que durante dos meses se dedicaría, de manera exclusiva, al suministro de agua a Lanzarote. En su primera escala lo esperaba una caravana de camiones cuba en el muelle de Los Mármoles. En agosto, el pleno del Cabildo —al igual que se hiciera para el abono del primer mes de arriendo— acuerda habilitar un crédito de cinco millones de pesetas con cargo al superávit habido en la liquidación del presupuesto ordinario de 1972. Los gastos eran cuantiosos, pero la prioridad absoluta. En 1974, y a principios de 1975, hubo que recurrir de nuevo a la contratación de los barcos aljibes *Luis de Requesens* y *Juan de Cardona*, totalizando una entrega de agua potable de unas ciento cuarenta mil toneladas para el abastecimiento general de la isla.

Antes de la puesta en marcha de la planta potabilizadora de Termolansa, el Cabildo construyó diez depósitos en Maneje con una capacidad de cinco mil metros cúbicos cada uno. Sus muros medían cuatro metros de ancho por seis de alto, según un proyecto de don Adolfo Cañas, cuya principal característica era que no se utilizó hierro, salvo en las viguetas. Al principio, dado que no había tuberías que conectaran el puerto y los depósitos, toda el agua se elevaba mediante camiones cuba, lo que conllevaba requisar todos los camiones cuba de la isla cada vez que llegaba un buque aljibe. Al frente de las operaciones, estaba Luis Morales.

Mientras tanto, continuaba la tarea de abrir galerías en Famara en busca de agua, con éxito relativo. Y así hasta seis galerías, estaciones elevadoras, tuberías... Llegó un momento en que el Cabildo llegó a tener cuatro equipos de seis personas, trabajando día y

noche. Los operarios más importantes eran los cabuqueros, los especialistas en perforar las galerías, una labor de gran riesgo que acometían abriendo agujeros en la roca que rellenaban de dinamita para su posterior voladura. Entre los cabuqueros se encontraban Domingo Padrón y Pedro Martín Espinosa. “Domingo partía las piedras grandes del muelle como si fueran bloques. Yo llegué a hacer una raya con una tiza en las galerías, y le decía ‘parta por aquí’, y partía la roca por la raya”, recuerda Luis Morales.

La galería principal no tiene más que dos metros de alto por dos metros de ancho, “una gatera”, en palabras de Luis, iluminada por lámparas de carburo. La galería asciende un centímetro por metro, para que el agua fluya por gravedad. Al principio, el oficio de cabuquero entrañaba mucho peligro. “El sistema era: cartucho, mecha, prender y salir corriendo. No había caretas ni nada”, rememora Luis. Las galerías tenían cerca de un kilómetro de longitud. Con un compresor se inyectaba aire a su interior para expulsar los gases, pero los compresores no se podían tener funcionando siempre “porque gastaban mucho combustible”. Por esa razón, después de una explosión, muchas veces no se podía entrar a la galería hasta el día siguiente, debido a los gases tóxicos que se acumulaban en su interior. Más tarde se cambió el cartucho y la mecha por el sistema eléctrico, que era mucho más seguro.

“De las galerías a las casetas donde estaba situado el compresor, hay unos trescientos metros; ahí hay un pozo de unos ochenta metros. Enfrente del pozo sale la galería principal en dirección a la ermita de las Nieves, y un ramal hacia las Peñas del Chache, siempre en busca de los techos, porque, cuanto más se subía, más probabilidades había de encontrar agua. El ramal era el que más agua daba”, relata Luis Morales. Un auténtico sacrificio hasta que don Manuel Díaz Rijo montó la planta potabilizadora.

Dada su envergadura y alto coste, el Plan Hidráulico de Lanzarote se fracciona en anualidades y, a principios de 1961, culmina la tramitación

de la primera de las obras contempladas: la estación principal de elevación de agua de Famara, por un importe de un millón sesenta y cinco mil pesetas, aportadas íntegramente por la Corporación insular, a la vez que se crea la galería número dos. Paralelamente, se contrata un buque cisterna para transportar agua con regularidad. A pesar de las dificultades, el futuro se presenta esperanzador, máxime cuando, en junio, se registra la empresa Termoeléctrica Lanzarote S.A., iniciando un recorrido que culminaría en 1965, con la puesta en marcha de una planta potabilizadora dual que generaba agua y electricidad.

En 1965 se producen dos buenas noticias relacionadas con el abastecimiento de agua. La primera fue el comienzo de las operaciones regulares de la planta potabilizadora en primavera, abasteciendo de agua a la ciudad de Arrecife a razón de dos mil trescientos metros cúbicos teóricos al día, además de una producción de mil quinientos kilowatios/día de electricidad. Situada en Punta Grande, la producción real, sin embargo, no sobrepasaba los mil ochocientos metros cúbicos diarios. En 1965, produjo 124.659 metros cúbicos y, en 1969, alcanzó los 487.000.

La segunda noticia tiene lugar en otoño, al culminar la tramitación del proyecto de ampliación del abastecimiento de aguas de Arrecife y restantes poblados de la isla de Lanzarote, con un presupuesto de casi sesenta y ocho millones de pesetas. Consistió en la construcción de cuatro galerías en el macizo de Famara, las conducciones de agua a la totalidad de los municipios —con sus estaciones elevadoras y depósitos— así como un camino de acceso a dichas galerías que, paralelamente, pretendía facilitar el acceso a la isla de La Graciosa a través de la carretera del Risco, iniciada pero más tarde abandonada. Al publicarse el anuncio de subasta, “y al objeto de evitar la posibilidad de que la misma quede desierta”, el pleno del Cabildo acordó concurrir a la licitación. El proyecto fue

aprobado por el Ministerio de Hacienda el año siguiente. Vías y Obras Insulares protagoniza los avances.

En 1969, el Cabildo en colaboración con el Servicio Geológico del Ministerio de Obras Públicas, inicia una fase de perforaciones en el Macizo de Famara, realizándose un total de seis galerías con resultados muy desiguales. Ese mismo año se redactó un segundo proyecto, apoyándose en el anterior que, entre otras cosas, amplió los diámetros de la conducción Famara-Arrecife. Las galerías de Famara produjeron 138.748 metros cúbicos de agua en 1970.

Finalmente, en 1972, se concreta una nueva planta potabilizadora, constituida por una planta dual de cinco mil metros cúbicos de agua y cinco mil kilowatios de energía eléctrica al día, estimándose su coste en unos doscientos millones de pesetas. En 1974, la producción y abastecimiento de agua entra en su fase moderna con la creación del Consorcio del Agua, integrado por los siete ayuntamientos y el Cabildo, y más tarde, con la constitución de Insular de Aguas S.A. (Inalsa).

El adcentamiento y mejora de la red insular de carreteras es otro de los grandes ejes sobre los que pivota la acción de Vías y Obras Insulares en aquellos años.

En 1960, cuando Luis Morales llega al Cabildo, este tenía a su cargo todos los caminos vecinales de la isla y ninguno estaba asfaltado. Su anchura media era de cuatro metros y medio a cinco metros:

Cuando yo entré, el Cabildo no tenía a su cargo ni un solo metro cuadrado de caminos asfaltados. Lo único que estaba asfaltado era del Ministerio de Obras Públicas: de Arrecife a Tegui se por Nazaret, que terminaba en la curva de Nazaret; de Arrecife a San Bartolomé, hasta el cruce de Mozaga, y un poquito más allá; y el camino Arrecife-Yaiza terminaba en donde estuvo el Ayuntamiento, en las cuestas de Tías. Lo demás, era todo de tierra.

La mejora de los caminos vecinales constituyó una de las prioridades de José Ramírez cuando fue nombrado presidente del Cabildo de Lanzarote:

Don José empezó a reclamar y empezó a venir dinero. Poco a poco fue entrando más personal en el Cabildo, y más tarde Obras Públicas quería asfaltar los tramos de carretera de Mala a Arrieta y de Tahíche a Guatiza. El trocito entre Guatiza y Mala se había hecho un par de años antes de entrar don José. El Cabildo empezó a comprar maquinaria, muy poca: un tractor pequeño, una apisonadora y una bituminadora que cargaba cinco o seis bidones de doscientos litros cada uno. La grava la sacábamos de la montaña de Guatiza. También utilizamos una apisonadora de Obras Públicas. El Cabildo ejecutó aquellos dos tramos de carreteras de Obras Públicas, y se siguió por el trozo de Arrecife a Los Mármoles, que ya la había empezado yo, sin darme orden nadie, aprovechando los camiones que iban de vacío para Arrecife: en lugar de ir de vacío, los cargábamos con materiales que volcábamos en los bordes de la carretera del muelle de Los Mármoles. Terminada la de Arrieta, fuimos a Los Mármoles. La empresa que hizo el muelle había asfaltado un trocito dentro de Arrecife, y nosotros lo continuamos hasta Las Caletas. Con aquella fórmula, la carretera salió baratísima.

El trabajo de Vías y Obras Insulares no se limitaba a mejorar y asfaltar caminos, sino que perseguía que las obras estuvieran bien hechas, que fueran duraderas:

El ayudante ingeniero que tenía Obras Públicas aquí, don Juan Manrique, un muchacho joven, vigilaba las obras que hacíamos

para el Ministerio. Al principio, los proyectos de Obras Públicas contemplaban sólo cinco kilogramos y medio de riego por metro cuadrado. En el proyecto venían dos riegos, el primero de tres kilogramos y medio y otro de uno y medio. A mí me parecía poco, así que don José me autorizó a añadirle medio kilogramo más, porque si no esas carreteras no aguantaban diez años. Y se hizo y duró. Más tarde, pasamos a siete kilogramos y después a ocho, que está bien porque se pueden poner tres manos de riego. Todavía hay carreteras hechas así y parece que están aglomeradas. Se tiende la grava y se le añade un riego, después la gravilla y otro riego, luego el garbancillo y otro riego, y, por último, el picón. La carretera de Los Mármoles está hecha así. Posteriormente, acometimos la carretera de Tías a Puerto del Carmen, y se siguió trabajando en todas las demás.

Otra característica de la forma de trabajar del equipo del Cabildo era la integración paisajística de las carreteras:

Don José las hizo todas de ocho metros de ancho, y llegamos a tener tres equipos: explanación, asfaltado y muros, de unos cincuenta hombres en total. Incluso nos dedicábamos a camuflar las orillas de las carreteras llevando la lava al borde del asfalto. Preparamos ese equipo porque en el Jameo sabían camuflar muy bien las piedras que se estropeaban, pero también porque César recomendaba que las orillas de las carreteras estuvieran lo más pegadas posibles al entorno, al paisaje, que pareciera que en lugar de hacer una carretera habíamos colocado una alfombra. Y para eso se preparó ese equipo. La gente iba terminando la carretera delante y, dentro de ese mismo equipo, había otros trabajadores que dejaban aquello que parecía que allí no habían estado las máquinas. Fue un acierto. Enseguida lo cogieron. Eran unos artistas

camuflando el paisaje, tanto en las Montañas del Fuego como en el malpaís de La Corona. Al final era en todo Lanzarote: había que limpiar los bordes y dejarlos como estaban, o mejor, ya que llegamos a poner picón, plantamos palmeras en algunos sitios...

En todo momento, Luis Morales tiene presente que toda aquella ingente tarea fue posible gracias al trabajo en equipo, y recuerda los nombres de todos sus colaboradores:

Delante iba un equipo del que era capataz Marcial Grimón, Daniel Camacho iba al frente con los muros y asfaltando iba Rafael Cabrera Rodríguez, quien incluso hizo la pista del aeropuerto. Hicimos medio hospital, con el aparejador Carlos González —el yerno de don Antonio Álvarez— y el arquitecto Eduardo Cáceres. El capataz era Antonio Santana. De allí pasó maestro Antonio Santana a las Montañas [del Fuego], pero la obra se paró por falta de dinero cuando faltaba el techo. También acabamos con él la ampliación del instituto de abajo. De aquellos jefes de equipo, no quedan sino Federico Padrón y Severo Villalba, que es de mi quinta.

La ampliación de la pista del aeropuerto, acaecida en 1964, es otra de las intervenciones singulares del Cabildo a través de Vías y Obra Insulares.

El aeródromo comenzó a construirse en 1940 y se abre al tráfico aéreo nacional en 1947, año en que se registraron medio millar de pasajeros y noventa aviones. En 1956, se movieron cuatro mil pasajeros y más de seiscientos aviones, haciéndose imprescindible la pavimentación de la pista, que era de tierra. Se emprenden mejoras en 1957 por parte del Cabildo, con un presupuesto de ejecución de doscientas cincuenta mil pesetas, que consistieron en

el reafirmado, nivelación y limpieza del campo de aterrizaje, así como en la construcción de una plataforma de alquitrán para el aparcamiento de los aviones.

En 1962, el pleno del Cabildo faculta a la Presidencia para la realización de obras de acondicionamiento en el campo de aviación, ya que el firme de tierra obligaba al cierre del aeropuerto cuando se producían fuertes lluvias, al dejar la pista impracticable. Finalmente, a principios del verano de 1964, se iniciaron las obras por parte del Cabildo, por el sistema de administración, consistente en el afirmado de 1.250 metros de pista, con un presupuesto de 7,6 millones de pesetas. Vías y Obras Insulares ejecuta las obras, en las que desempeña “una importante misión pesada excavadora” que se había adquirido últimamente. El plazo de entrega se establece en seis meses. En febrero de 1965 se adjudican al Cabildo las obras de prolongación de la pista afirmada de Guacimeta en otros seiscientos metros, por valor de cerca de seis millones y medio de pesetas, con lo cual la pista alcanza los mil ochocientos cincuenta metros, “lo que permitirá el aterrizaje de aviones pesados”, acordándose la adquisición de maquinaria pesada necesaria para dichas obras. Luis Morales afronta el desafío:

La primera fase de la pista del aeropuerto la ejecutó Vías y Obras Insulares y nos tocó asfaltar mil ochocientos cincuenta metros lineales y cuarenta y cinco metros de ancho, y unas bandas de seguridad, de tierra, por cada lado, de sesenta metros, todo compactado. Yo no sé cómo hicieron la última fase de la pista, pero, para hacer la nuestra, me fui unos días a Gran Canaria a ver cómo hacían la pista de Gando. Al par de días, les dije que me iba. “Esto es como hacer una carretera, grande, pero una carretera”, les dije. Para medir, ponían un trípode y dejaban caer un peso sobre la tierra compactada, y medían lo que se hundía, porque se hundía un poco aunque estuviera dura. Con una reglita

medían los milímetros que cedía.

Con ese bagaje, adquirido a pie de obra en Gando en unos días, Luis Morales retorna a Lanzarote y se dispone a ejecutar la nueva pista del aeropuerto de Guacimeta:

Cuando regresé y estábamos compactando la pista del aeropuerto, mi método era un marrón de seis kilogramos mandándole con todas mis fuerzas contra el suelo, y con la reglita detrás midiendo. Si se hundía más de cinco milímetros, le decía a Rafael Cabrera: “Siga comprimiendo la tierra y dele más vibración”. Cuando se hundía menos de cinco milímetros, le decía: “Ponga la segunda capa”. Y así... Imagínese usted un marrón de seis kilogramos a toda velocidad, hacia el piso, con todas mis fuerzas... Una vez terminada la última capa de tierra, había que poner treinta y cinco centímetros de piedra que extendíamos a mano, como quien pone un empedrado. Sobre él, iban quince centímetros de china como la que se pone en las carreteras. Y después, doce kilogramos de asfalto por metro cuadrado, en cuatro manos. La última capa era de picón, y, mientras había picón, se apisonaba, hasta que se molía y quedaba como aglomerado. Bueno, cuando íbamos terminando, nos dijeron que abriéramos una zanja porque había que poner un tubo, que no estaba en el proyecto, para pasar la corriente eléctrica. Cuando la abrimos, vimos que el asfalto había llegado a la tierra, abajo. Claro, eso caliente, cuatro manos... caló y llegó abajo.

Luis Morales se sirvió de la experiencia en carreteras del equipo humano de Vías y Obras para ejecutar, con medios limitados, la pista del aeropuerto con unos resultados sorprendentes que todavía hoy pueden comprobarse:

Lo que hicimos fue aprovechar nuestra experiencia haciendo carreteras. Pusimos las piedras del tamaño adecuado y más o menos uniformes para evitar los baches a la larga. Por eso, al final, cuando comprobaron que la resistencia nuestra casi había superado al tramo nuevo de la pista, vinieron a preguntarme cómo era posible que con unas apisonadoras pequeñas yo fuera capaz de hacer aquello con tanta resistencia, mientras que ellos, con unas apisonadoras gigantes, el resultado era por un estilo. Y yo les contesté: “Según los penitentes, son los calzones”. Se echaron a reír. Como ellos tenían un penitente grande, unas apisonadoras grandes, echaban capas de sesenta centímetros, mientras que yo, como tenía una apisonadora chiquitita, las capas eran de sólo veinte centímetros. Lo que hicimos fue reducir las capas de tierra a veinte centímetros, pero pusimos más capas. Y, día y noche, la apisonadora trabajando. Hicimos rellenos de hasta tres metros y medio de altura. La parte que hizo Vías y Obras Insulares tiene un centímetro de caída hacia el mar, hacia la cabecera sur, y medio centímetro del centro hacia el lado del mar, para que corra el agua de lluvia. Eso lo medía don Domingo Suárez. La hicimos con la apisonadora pequeña, aunque después compramos la grande. Era un trabajo artesano, pero sirvió para los reactores. Tardamos cerca de dos años en terminarla. La verdad es que me llevé una gran alegría cuando me dijeron que felicitaron al Cabildo por la obra de afirmado y asfaltado de la pista del aeropuerto. Y ahí sigue.

La pista del aeropuerto se acomete sin ingeniero alguno. Relata Luis que “los ingenieros de Aviación le dieron el plano a don Domingo Suárez, que era el más cercano que tenían para consultar”.

No obstante, pronto —en 1965— se abordaría una ampliación de la pista del aeropuerto, lo que permitiría contrastar el trabajo realizado por el Cabildo:

El proyecto se hizo para los aviones Fokker, pero, cuando se terminó, querían que vinieran aviones más grandes, así que hicieron un nuevo proyecto hasta alcanzar la longitud que hoy tiene la pista. Cuando íbamos llegando con la carretera a Playa Blanca, llegó don José Manuel Fiestas al Cabildo. A él le tocó hacer la última fase del aeropuerto, con otros ingenieros, y quisieron aprovechar lo hecho por nosotros. La nueva pista la ejecutó Cubiertas y Tejados. Para eso hicieron una prueba de carga sobre lo hecho por nosotros. La prueba de carga consistía en un camión enorme cargado de vigas de hierro, que se dejaba por la tarde levantado con gatos hidráulicos en cuatro puntos. Lo ponían por la noche cuando salía el último avión, y antes de venir el primer avión, se miraba y se quitaba. Medían lo que se hundía y se hundía un poquito, claro, pero felicitaron al Cabildo porque estaba todo correcto y se demostró que servía para los aviones más grandes. Cuando acabó la última fase, me contaron que volvieron a hacer la prueba de carga a toda la pista, a lo nuevo y a lo viejo. Empezaron por lo viejo y cedía un fisquito, pero en el otro lado cedió un poco más.

Desde el primero de abril de 1965, operan tres servicios aéreos diarios con el aeropuerto de Gando. Y, poco después, en octubre, a la vez que concluyen las obras antedichas, el pleno del Cabildo acepta las contrataciones de las obras de ensanche a cuarenta y cinco metros de la pista de vuelo y la ampliación y acondicionamiento del edificio actual de pasajeros —adjudicadas por Aviación Civil al Cabildo— por importes de 5.048.529 y 1.232.636 pesetas,

respectivamente. La contratación se produce casi un año después.

Al fin, en 1967, se adjudican las obras del nuevo edificio terminal de viajeros, pista de rodadura, estacionamiento y urbanización en el aeropuerto. La terminal se inaugura en 1969, con la pista nuevamente ampliada hasta 2.400 metros, con afirmado para reactores.

Finalmente, el 5 de marzo de 1970, aterriza el primer reactor procedente del extranjero, dando comienzo el tráfico de los vuelos chárteres internacionales, lo que supone un sustancial aumento del tráfico de pasajeros. Hasta 1970, operaban las líneas regulares y los vuelos chárteres de un día, cuyo pasaje no pernoctaba en la isla, y que supuso casi 11.000 viajeros en 1960. Como consecuencia de las sucesivas mejoras registradas en el aeropuerto, los pasajeros pasaron de 27.749 en 1964 a 150.000 en 1969, y, poco después, en 1973, se movieron casi 445.000.

El tercer caso de intervención singular de la empresa Vías y Obras Insulares del Cabildo lo constituye el Complejo Polideportivo Avendaño Porrúa, que hoy se conoce como Ciudad Deportiva Lanzarote. “El 28 de enero de 1967, los componentes de la Comisión [Promotora del Complejo Polideportivo] nos fotografiamos con las paredes ya levantadas”, escribiría su presidente, Aureliano Montero Gabarrón, años más tarde. La actividad reivindicativa de la Comisión Promotora fue determinante para la construcción del Complejo Polideportivo.

Ya en 1964 dieron comienzo los primeros trámites para la construcción de un complejo polideportivo en la zona de Santa Coloma por parte del Ayuntamiento de Arrecife, y, a finales de ese año, los propietarios del antiguo campo de fútbol anuncian la venta del solar, lo que acelera el proceso. Así, en febrero de 1965, con motivo de la visita que giró a la isla el gobernador civil de la provincia, Antonio Avendaño Porrúa, recibiría a una comisión representativa de los distintos clubes deportivos —compuesta por

Aureliano Montero Gabarrón, Agustín Hernández Corujo, Tomás López Monzón y Ginés Pérez Curbelo— que defendía activamente la construcción del Polideportivo. Citó también, entre otros, a Santiago Alemán (delegado insular del Gobierno), José Ramírez Cerdá y Ginés de la Hoz (alcalde de Arrecife). En la reunión, a instancias de la Comisión Promotora, se trató de “la urgente necesidad que tiene Arrecife de contar con un complejo deportivo [...]. Esta anómala situación que sufrimos será agravada en las próximas semanas con la desaparición de la única cancha de juego, un terreno en pésimas condiciones, pero que venía haciendo servicio por espacio de años gracias a la generosidad de sus propietarios que lo cedieron gentil y desinteresadamente”.

A los pocos días, por indicación del gobernador civil, el Cabildo en pleno acuerda que, en terrenos propios, se construya en el plazo más inmediato un complejo polideportivo con las ayudas y colaboraciones de organismos estatales. A tal fin, se ceden los terrenos, con una superficie de treinta y cinco mil metros cuadrados, y en abril ya se dispone de un anteproyecto, que es aprobado en julio con un presupuesto de 7,7 millones de pesetas. En septiembre, la Delegación Nacional de Educación Física y Deportes aprueba técnicamente el proyecto de construcción del complejo polideportivo y concede una subvención de más de tres millones de pesetas a fondo perdido, y en octubre se establece el plan de trabajo. De cara a su ejecución, se estima como fórmula ideal, “por cuanto se dispone de la maquinaria”, que el Cabildo se haga cargo de la obra a través de su empresa Vías y Obras Insulares. Asimismo, se acuerda denominar dichas instalaciones Complejo Polideportivo Insular Avendaño Porrúa. A principios de 1966, se inician los trabajos de explanación de los terrenos y otros preparativos.

El día 26 de abril de 1966, el pleno del Cabildo acuerda iniciar la tramitación del expediente para el nombramiento de Hijo Adoptivo

de Lanzarote a Antonio Avendaño Porrúa —hecho que se produce por unanimidad en el pleno de la Corporación de octubre de ese año— facultándose a la Presidencia para la entrega del título correspondiente, que tendría lugar más adelante, el 15 de julio de 1969. Este magistrado nacido en Santander sería la primera persona distinguida a través del recién aprobado Reglamento de Honores y Distinciones de la Corporación.

Ejemplo de cooperación entre la sociedad civil y los poderes públicos, las obras avanzan a desigual ritmo, en función de los fondos disponibles, hasta que, a las 17.00 horas del día 1 de mayo de 1968, se estrena el campo de fútbol con un encuentro-exhibición entre la Unión Deportiva Las Palmas y una selección local. El lleno fue casi total y ganó la Unión Deportiva por 5-0. En agosto, se inaugura el complejo con una demostración de atletismo, coincidiendo con las fiestas de San Ginés.

Pero las obras no habían concluido. En septiembre se aprueba el proyecto de ampliación del Complejo Polideportivo redactado por los arquitectos Spínola y Trapero, y antes de fin de año se reanudan los trabajos. Poco a poco, en los años setenta y ochenta, se acabó de perfilar su actual configuración, en especial a partir de 1986.

A pesar de la ingente e imprescindible función realizada por la empresa del Cabildo, en los años setenta comienza a plantearse la necesidad de reestructurarla. Como ha quedado expresado, la razón de ser de su creación fue la ausencia en la isla de empresas constructoras de envergadura a comienzos de la década de los sesenta, por lo que el Cabildo asumió el papel de suplir la falta de iniciativa privada. Sin embargo, a medida que la isla se desarrollaba, surgieron empresas constructoras, como CIGSA, que ya operaba a mediados de los setenta, por lo que mantener Vías y Obras Insulares perdía sentido, al menos en sus dimensiones y ámbitos originales.

El 15 de mayo de 1976, *El Eco de Canarias* informaba sobre

el pleno del Cabildo de ese mes, en el que ya se discutía sobre la conveniencia de dar de baja el epígrafe “empresa constructora en el Cabildo”, a pesar de que se aprobó aceptar la adjudicación de dos encargos a Vías y Obras Insulares: la construcción de un depósito de agua en Chimia, y la primera fase del cementerio municipal, a petición del Ayuntamiento de Teguiise, además del asfaltado de varias calles. El argumento que se baraja es que al Cabildo le sería más rentable encargar las obras a otra compañía privada que acometerlas con sus propios medios, además de que se pudiera estar incurriendo en competencia desleal.

Tanto en 1976 como en 1977, se da cuenta al pleno del Cabildo del “conflicto laboral planteado por la plantilla obrera dependiente de la Corporación”, desestimado por la Delegación Provincial de Trabajo de Las Palmas. Un año después, queda enterada la Corporación de las reclamaciones interpuestas “por obreros de las empresas de este Cabildo en demanda de media dieta diaria por razón de trabajo en diversos puntos de la isla”. En un nuevo escenario de libertades, los trabajadores demandaban seguridad y mejoras laborales.

Una vez resuelta la autonomía de gestión de los Centros Turísticos, en la primavera de 1980 se plantea redefinir el papel de Vías y Obras Insulares. En ese momento, se piensa en reconvertirla en una empresa autónoma al servicio de toda la isla, manteniendo una serie de servicios considerados imprescindibles: bomberos, conservación del paisaje, limpieza de márgenes de carreteras o guardería rural. La fecha límite establecida mediante prórroga sería la del 31 de diciembre de 1980, pero a pocos días del vencimiento del plazo, el Cabildo celebra un pleno extraordinario con un único punto en el orden del día. En pocos minutos, se acuerda por unanimidad solicitar una nueva prórroga de seis meses con visado del cuadro laboral de puestos de trabajo de la empresa Vías y

Obras Insulares. La nueva prórroga se pide para tratar de legalizar la situación de alrededor de ochenta trabajadores “que aún quedan en esta empresa del Cabildo, que tantos problemas ha venido creando en anteriores corporaciones”.

Por esas fechas era habitual sacar a concurso las obras públicas, a los que concurrían las empresas constructoras sin que quedaran desiertos, aunque se reservó un papel a Vías y Obras y al Parque Móvil. Aunque contaba con menos personal y maquinaria, mantuvo cierto protagonismo debido a su buen hacer en ciertos ámbitos, como la carpintería o el asfaltado. Así, este departamento fue ocupándose progresivamente de las obras en los Jameos, la Casa-Museo del Campesino y el Jardín de Cactus, entre otras.



VIII. Cueva de los Verdes y Jameos del Agua

A las dos o tres semanas de su llegada al Cabildo, José Ramírez informa a Luis Morales de que se cuenta con un poco de dinero para realizar una pista turística. Sería la primera obra que acomete el entonces capataz general: la carretera entre la Hoya de La Pila y el Mirador del Río, bordeando el acantilado del Risco de Famara. Domingo Suárez Lorenzo se ocupa del trazado, indicándole a Luis Morales que la hiciera “lo más pegado posible al borde, para que desde los coches y las guaguas se vean La Graciosa y los Islotes”. En un primer momento, tuvo dos sentidos, de ahí que se concibieran los apartaderos, como más tarde se haría en la carretera de la Cueva de los Verdes. Por la cabeza de Luis Morales rondaba una sola idea: ¿Le gustará a César? Así que acometió la obra pensando si sería o no del gusto de Manrique, aunque contaba con la ventaja de haber trabajado con el artista anteriormente y estar familiarizado con sus preferencias estéticas.

En 1960, la prensa se hace eco de las quejas de los taxistas por el lamentable estado de los Jameos del Agua, mientras el historiador Agustín de la Hoz organiza una exploración para describir y fotografiar la Cueva de los Verdes, encontrándose entre sus acompañantes el consejero del Cabildo Mariano López Socas. Hombre de vasta cultura, López Socas cultivó varias disciplinas científicas.

A él se debe el mejor conocimiento y la suprema valoración de la Cueva de los Verdes, siendo voluntariamente su Guarda Mayor

durante casi medio siglo. Don Mariano se internaba en la gruta con insólita facilidad, a la sola luz de una antorcha, salvando simas y encrucijadas, pero siempre impulsado por su interés y vocación arqueológica. Fue nuestro guía y maestro en la expedición que patrocinó don José Juárez Sánchez-Herrera, tras la cual quedó planteada la necesidad de iluminar aquel antro fabuloso. (Agustín de la Hoz, "Mariano López Socas", en *El Eco de Canarias*, 21 de mayo de 1968)

Aquel día de 1960, un 22 de mayo, se acompañan de un pequeño grupo electrógeno de 2,50 caballos de potencia, logrando suficiente luz, y, en consecuencia, disponiendo de la oportunidad de fotografiar, por primera vez, los inéditos interiores del "antro sombrío", tarea de la que se ocupa Gabriel Fernández. Otro de los acompañantes era José Juárez Sánchez-Herrera, gerente del Parador Nacional de Turismo, bajo cuyos auspicios Agustín de la Hoz comienza a desarrollar una activa campaña periodística, dicta conferencias, despierta inquietudes y propaga la semilla a favor de acondicionar la Cueva.

Las Cuevas del Drach, Altamira y Nerja son destacados antecedentes en España de la iluminación de la Cueva de los Verdes. Las Cuevas del Drach, en Mallorca, fueron acondicionadas e iluminadas entre 1922 y 1935, mientras que la Cueva de Altamira ya era visitada con guía en 1917. La de Nerja, en Málaga, era la más reciente, ya que fue descubierta en enero de 1959, y en junio de 1960 culminan los trabajos de acondicionamiento para su uso turístico. Lanzarote también quería su cueva iluminada.

En otro orden de cosas, el nuevo alcalde de Arrecife, Ginés de la Hoz, publica un edicto por el cual se ordena a los ciudadanos que encalen y albeen sus viviendas "a efecto de que tengan éstas una mayor presentación turística y den sensación de limpieza y ornato

público”. La tarea de mentalización de Manrique va calando poco a poco en la Administración, que se muestra sensible. También se inaugura la caseta de artesanía del Parque Municipal de Arrecife, ubicada cerca del Parador de Turismo, que había comenzado a construirse en 1958. Y, por último, Manuel Díaz Rijo da los primeros pasos hacia la instalación en tierra de la primera potabilizadora de Europa, hecho que fructificaría cuatro años más tarde.

Debido al nexo de tantos factores, externos e internos, no resultó extraño que, en enero de 1961, la Junta Insular de Turismo se propusiera realizar mejoras y obras de modernización en algunos lugares de interés turístico como El Golfo, los Jameos del Agua, la Batería de El Río y la iluminación de la Cueva de los Verdes. Un mes después, el pleno del Cabildo, en sesión extraordinaria, aprueba un presupuesto para la primera fase de obras de interés turístico destinado a la pista turística de acceso a la Batería del Río y “Mirador y Refugio” en la Batería. Y en marzo, también en sesión plenaria, se aprueban definitivamente los proyectos de acondicionamiento y mejora del Jameo del Agua, alumbrado de la Cueva de los Verdes, “Parador del Río” y pista de la Batería, además de diversas obras hidráulicas. En plenos posteriores, a lo largo de 1961, se acuerdan importantes inversiones para carreteras y adquisición de maquinaria. Luis Morales ya llevaba casi un año de rodaje como capataz general del Cabildo y el compromiso entre Ramírez y Manrique, sellado años antes, comienza a tomar cuerpo: “No haré nunca nada sin contar con César”, le había dicho a Juan Marrero Portugués cuando se acometían las obras del Parque Municipal de Arrecife.

La isla contaba con las condiciones naturales exigidas para el desarrollo turístico, pero carecía de las infraestructuras básicas para su asentamiento, como alojamientos, carreteras o acogida de visitantes en los lugares turísticos. La provisión de estas infraestructuras fue un vector fundamental de las profundas transformaciones

que se produjeron, llegadas como consecuencia del acceso de José Ramírez a la Presidencia del Cabildo, reconvirtiendo la institución en un auténtico gobierno insular y en el motor del desarrollo. Pero sobre la capa de desarrollo que sufre la obra pública, se superpone el singular modelo turístico que impulsa Manrique sobre la base de integrar diferentes disciplinas artísticas y naturaleza en espacios físicos señalados de la isla, a los que, no en vano, denomina Centros de Arte, Cultura y Turismo, subrayando el papel determinante del arte y la cultura. Y se agrega asimismo su propósito de convertir Lanzarote en un espacio estético global donde paisajes, arquitectura popular, nuevos centros turístico-culturales y directrices urbanísticas y arquitectónicas cooperen para lograr un proyecto de armonización que genere patrimonio y sostenga una oferta turística de calidad y limitada.

En materia de carreteras, la red de la época abarcaba 343,1 kilómetros. Había entonces dos tipos de carreteras en Lanzarote. Las locales, dependientes del Ministerio de Obras Públicas, que sumaban 117,6 kilómetros, y los caminos vecinales, dependientes del Cabildo Insular, una red más extensa que alcanzaba los 225,5 kilómetros.

Empieza entonces el frenesí. En enero de 1961, a la par que comienzan en Gando las obras de ampliación de la pista de aterrizaje —que se prolongará hasta los tres mil ochocientos metros para recibir a los modernos aviones de reacción—, el Cabildo de Lanzarote aprueba un presupuesto extraordinario por un importe de 523.000 pesetas para la construcción de una pista turística a la Batería del Río y “Mirador-Refugio”.

Poco después, el 1 de abril de 1961, se suma al equipo Antonio Álvarez Rodríguez al ser nombrado consejero y vicepresidente del Cabildo, cargo que ocupó hasta abril de 1974. “Valioso y eficaz colaborador” del presidente, según las crónicas de la época, José Ramírez le cedía el puesto a la hora de las intervenciones públicas,

pues destacaba por sus dotes de orador, por “su fácil y brillante palabra”, o por “el calor y sensibilidad de su fácil palabra”, según las noticias de entonces. Hombre sensible y dialogante, fue otra de las figuras clave de este período. Ambos, Ramírez y Álvarez, eran personas progresistas y ajenas al Régimen.

A pesar de los avances registrados, en 1961 continúan las quejas públicas por la suciedad y el abandono que registran enclaves como El Golfo o los Jameos, o la ausencia de “una modesta habitación para resguardarse de las inclemencias del tiempo o para instalar un rústico y económico bar en el que atender a los visitantes en sus más perentorias necesidades gastronómicas o fisiológicas” destinada a “los turistas de diversas nacionalidades que visitan a diario las Montañas del Fuego”.

En octubre de 1961, *Antena* recoge en portada una fotografía de Gabriel Fernández con una vista panorámica del lugar donde se proyecta instalar un importante complejo turístico —en la costa de Tías— que se denominaría Urbanización Playa Blanca y que se desarrollaría alrededor del hotel Los Fariones. De vocación tardía, Gabriel Fernández fue pionero de la promoción turística a través de la fotografía, una promoción que requería nuevos alojamientos para los visitantes. Y buenas comunicaciones interiores, por lo que, en el último pleno del año, celebrado en diciembre, el Cabildo aprueba reparar con riego profundo de alquitrán del kilómetro 13 al 17 de la carretera de Tahíche a Arrieta, la carretera de Haría a Arrieta y la reforma, ensanche y alquitranado del camino vecinal de Arrecife a Los Charcos, en el tramo que discurre de Arrecife al muelle de Los Mármoles, por un total de 3.990.000 pesetas.

A la vez que, desde hace años, Manrique habla de la necesidad de crear una conciencia turística insular y de preparar la isla ante su porvenir turístico, se tiene noticia de la inminente declaración de Canarias como Zona de Interés Turístico Nacional, que es

corroborada por el ministro Fraga Iribarne en septiembre, en Las Palmas de Gran Canaria, una decisión que permitiría aplicar fondos estatales al desarrollo de las Islas en los años venideros. Por estas fechas, en julio de 1962, ve la luz el libro *Lanzarote*, de Agustín de la Hoz, con portada de Manrique y fotos de Barceló y Gabriel. Las fotografías que incorpora y los textos que las acompañan al pie son muy ilustrativos de la situación de los atractivos turísticos en la época. Sobre los Jameos dice: “Diariamente individuos de todas partes del mundo escalan el acceso a los Jameos del Agua”. Y sobre Montañas del Fuego anota: “El regusto de la visita a las Montañas del Fuego, atrae continuamente a multitud de turistas que, a la vez, gozan de la típica cabalgada sobre los dromedarios”.

En agosto, el pleno del Cabildo encarga el proyecto de pavimentación y ampliación de cien kilómetros de caminos vecinales, y aborda inversiones para crear depósitos de almacenamiento de agua, mejoras en las plazas de pueblos, electrificación... Un mes más tarde, *Antena* recoge en portada el siguiente titular: “La noticia lanzaroteña del siglo”, que informa que ha sido autorizada la instalación en Arrecife de una potabilizadora de agua de mar, “la mayor de Europa”. Y, para redondear, de nuevo *Antena*, en un editorial, se pregunta en noviembre por qué no se construyen hoteles en Arrecife, alegando que llegan muchos turistas pero que no pernoctan por falta de alojamiento. Las diferentes piezas van encajando.

Las obras para el adecentamiento y electrificación de los Jameos del Agua y la Cueva de los Verdes se acuerdan por el pleno del Cabildo el 13 de marzo de 1963. Asimismo, se determinó crear una Oficina Insular de Turismo, con la misión de velar por “la defensa y mejoramiento de todos los lugares de interés, a fin de que cuantas personas nos visiten se lleven una impresión lo más favorable posible de nuestra isla y de sus bellezas, así como impulsar la

propaganda como medio para atraer a los forasteros”. Luis Morales rememora aquellos hitos:

Don José Ramírez me decía que había que ir pensando en hacer cosas para traer más turismo, porque la pesca ya estaba fracasando. Por eso había que hacer carreteras y preparar los lugares turísticos. A los pocos días de llegar, me dijo que buscara un electricista para poner unas bombillas y ver cómo era la Cueva de los Verdes por dentro. La idea era poder entrar y ver qué se podía hacer. Enseguida pensé en Jesús Soto, quien trabajaba en la pedrera de cantos de Guatiza. Había inventado una máquina que los cortaba sola. Por aquella época estábamos asfaltando la carretera de Guatiza, y un día se le averió la moto que utilizaba para desplazarse. Se acercó a nosotros y me dijo si no me importaba llevarlo a Arrecife. Durante dos o tres días hizo el trayecto conmigo. Total, que se lo propuse a don José y le recordé que Soto había iluminado el Castillo de San Gabriel, colocando una cruz que parecía que flotaba en el aire. Hablé con Soto, pero él no lo vio muy claro, aunque insistí por indicación de don José. Al final, hablaron ellos y el presidente del Cabildo persuadió a Jesús Soto con esa manera que tenía don José de convencer a la gente.

Una vez tomada la decisión de iluminar la Cueva de los Verdes, el siguiente paso consistió en reconocer el terreno:

Lo primero que hicimos fue visitar la Cueva. Fuimos Manuel García Negrín *Meluco* —el jefe de taller—, Soto y yo. Era un sábado por la noche, después de dejar a don José en Arrecife tras recorrer las obras. Llevé sogas, una picareta pequeña, linternas, lámparas de carburo y un cacharro con carburo por si fallaban.

Soto se adentró en la Cueva y comenzó a dar gritos: “¡Qué maravilla! ¡Qué virguería!”. Avanzamos hasta llegar a un punto en el que había que arrastrarse por un agujero detrás del que había un abismo. Lanzamos una soga y Meluco se descolgó por ella. De repente se partió, aunque ya estaba casi abajo. Todo estaba oscuro, y Soto y yo lo izamos, pero cuando estaba casi arriba se atascó la cuerda. Meluco subió a pulso, como un gato, se sentó y estuvo un rato tendido y fatigado sin decir ni media palabra, hasta que habló: “¡Vámonos!”, dijo.

Tras el fiasco del primer reconocimiento, a los pocos días regresaron, pero mejor organizados:

Fuimos acompañados de más gente, llevamos una escalera y un grupo electrógeno, tendimos un cable y encendimos la luz. Entramos todos hasta que llegamos a un sitio que parecía que no tenía salida. Pero todos querían seguir, y me quedé solo esperando su regreso. El silencio era tremendo. Pasó un rato y de repente sentía *shhhhh*, como si fuera una mosca. Encendí la linterna y nada. Y venga a pasar el tiempo. Después creía oír pisadas. Y otra vez *shhhhh* y después *tam-tam, tam-tam...* Era el sonido de la sangre circulando por mi cuerpo y los latidos de mi corazón. Después me di cuenta, porque al moverme se me quitaba, pero cuando me quedaba quietito lo oía. Esperé dos o tres horas, y empecé a desesperarme, porque no aparecían, hasta que el grupo llegó por detrás de mí y Pepe Barrera me llamó. Lo que pasó es que habían salido por la puerta falsa, dieron la vuelta y entraron de nuevo.

En mayo de 1963, el pleno del Cabildo acuerda adquirir un grupo electrógeno con la capacidad técnica suficiente para atender

las necesidades del proyecto de iluminación de la Cueva de los Verdes, así como un *jeep* para la debida atención e inspección de las obras insulares. Con esa denominación, que en realidad es una marca de automóviles, se llamaba en aquella época a todos los vehículos todoterreno. Luis Morales estaba a punto de disponer de un todoterreno que sería su inseparable compañero de fatigas durante años en su ir y venir por toda la geografía insular:

Cuando se puso en marcha el grupo [electrógeno] y se encendieron las bombillas nos dimos cuenta de cómo era la Cueva. Nada más que con simples bombillas. Una maravilla... Le dije a Soto que fuera a contarle a don José Ramírez, porque Soto era un hombre imaginativo y estudioso. Para mí era una persona que valía un montón, pero tenía una dificultad, y es que a veces se lanzaba demasiado. César no intervino en el interior de la Cueva, en el exterior sí. Siempre preguntaba: “¿Se está poniendo luz indirecta, Luis?”. Y yo le decía: “Sí, sí, para que no encandile”. Finalmente, se inauguró la Cueva de los Verdes aunque el camino de acceso todavía era de tierra y no llegaba la luz eléctrica, por lo que teníamos un grupo electrógeno dentro de una caseta, allí al lado, hasta que un día vino César y dijo que había que quitarla, por lo que la trasladamos y la ocultamos en un hoyo grande que había cerca.

En efecto, Manrique no intervino directamente en los trabajos de iluminación de la Cueva, pero previamente había convencido a Ramírez Cerdá para que se emprendiera esta acción y había dado indicaciones de que la iluminación debía ser indirecta. En una carta remitida a Agustín de la Hoz, el 20 de diciembre de 1963, le comenta su satisfacción por que el presidente del Cabildo le haya hecho caso en relación con algunas intervenciones iniciales en los

futuros Centros Turísticos, que el artista promovía con ahínco: “Hay que felicitar a Pepín, ya que me ha cumplido al pie de la letra todo lo que me prometió, con creces, en mi última visita a Lanzarote. Yo le hice prometer que limpiara el Jameo e iluminara la Cueva y arreglara las Montañas del Fuego”.

Casi de inmediato se inicia la instalación de un amplio equipo de iluminación en la Cueva, a la par que comienzan a extraerse las piedras del lago del Jameo, y ya César Manrique habla del “*night club* más bonito del mundo”, refiriéndose a este último.

Las obras de adecentamiento, limpieza, iluminación y acceso que el Cabildo ejecuta en la Cueva de los Verdes van tomando cuerpo, hasta que se inaugura el 5 de octubre de 1963, según los medios de comunicación, con unos mil puntos de luz. Sin embargo, la Cueva abre al público el 15 de enero de 1964, con su espectacular iluminación y una banda sonora de fondo, en realidad un tocadiscos con un disco de vinilo de larga duración conteniendo música contemporánea que César había indicado, fiel, desde el origen, a su espíritu de integración de las artes en los nuevos espacios estético-naturales. Posteriormente, la nueva banda sonora de la Cueva data de 1968, año en el que Ildefonso Aguilar de la Rúa se incorpora al Cabildo y se ocupa de la ambientación musical de todos los Centros Turísticos.

Enero de 1964 es un buen mes, pues el Ministerio de Información y Turismo consigna otra importante cantidad de millones de pesetas en créditos estatales para la construcción de hoteles en lugares de “acusado interés turístico” en España. Figura entre ellos uno de nueve millones de pesetas para un establecimiento en Lanzarote, de categoría primera B y con sesenta habitaciones, que, unido a un crédito ya asignado de catorce millones para otro de primera A y con setenta habitaciones, contribuirán notablemente al desarrollo del turismo. El hotel Los Fariones, el Arrecife Gran Hotel y el hotel

Lancelot están a la vuelta de la esquina y el futuro se afronta con optimismo.

En febrero, el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas publica el pliego de condiciones que ha de regir en el concurso para la adquisición de una excavadora con destino a la sección de Vías y Obras del Cabildo de Lanzarote, que sigue pertrechándose de maquinaria para afrontar las importantes infraestructuras en el horizonte inmediato. Ese mismo mes, el ministro de Información y Turismo anuncia una ayuda de cien mil pesetas para “el embellecimiento y puesta en funcionamiento turístico” de la Cueva de los Verdes, que ya se recorre en sus primeros mil ochocientos metros que han sido habilitados. Un mes más tarde, en marzo, Aureliano Montero Gabarrón entrevista —en *Diario de Las Palmas*— al responsable de la intervención en la Cueva, Jesús Soto Morales, quien, a la hora de nombrar colaboradores en su tarea, cita a César Manrique, Agustín de la Hoz y al fotógrafo Gabriel Fernández, por este orden. Además, afirma, que las obras no están acabadas, ya que quedan por abrir nuevas galerías.

Años más tarde, el propio Jesús Soto se encargó personalmente de aclarar las aportaciones de otras personas y que, consideradas en su conjunto, contribuyeron al resultado final obtenido en la Cueva. Lo hizo el 24 de diciembre de 1972, en *El Eco de Canarias*, en un artículo titulado “La Cueva de los Verdes”:

Pues sí, por mi parte considero justo y obligado el reconocer la aportación de otras personas, y al mismo tiempo —ya es historia— borrar falsas interpretaciones.

Las primeras impresiones que me sirvieron posteriormente de normativas, las recibí a través de las conferencias dadas por el escritor lanzaroteño Agustín de la Hoz, muy documentadas sobre la Cueva de los Verdes [...].

En la segunda fase, —conocer directamente— me acompañó un grupo de hombres de la comarca, buenos conocedores de la misma, que aportaron descubrimientos interesantes (Cueva de los Lagos). Estos son, Óscar Torres Berriel, Nicolás Reyes Espino, José F. Reyes Espino, Feliciano Betancort Rodríguez, Enrique Rodríguez Acosta, y Manuel García Negrín. Siguiendo con la lista, grata colaboración, de gentes que aportaron algo con la mejor de las ilusiones para Lanzarote, Antonio Lorenzo Martín, delegado insular de Excavaciones Arqueológicas; Miguel Retana Calvo y Joaquín Ruiz Mejías.

Posteriormente, conocidas las necesidades concretas, se confeccionó el proyecto técnico definitivo, del que es autor el ingeniero industrial José Manuel Fiestas Coll. Dirigió la realización técnica, el perito industrial Antonio Manchado Peñate.

La selección musical, de Ildefonso Aguilar de la Rúa. También merece ser citado Luis Morales Padrón.

Enormes fueron los esfuerzos en todos los aspectos, en lo económico, en lo desconocido, y en el riesgo de la propia vida que otros hombres conmigo compartieron [...]. Tengo lista de personas de diferentes estratos sociales, intelectuales y de variadas disciplinas que, con sus sugerencias y observaciones, fueron útiles a tan extraordinario quehacer. Hacer mención de todos sería extenso. De todas estas personas, tres destacan: don Francisco Matallana Cabrera, don Mariano López Socas y don Jorge Morales Topham, ilustres lanzaroteños que en paz descansen.

Considero necesario aclarar [...] que yo actuaba bajo contrato con el Cabildo Insular de Lanzarote. La obra en cuestión, afirmo una vez más, fue promovida por la indicada primera corporación de la isla por iniciativa de su entonces, y actual, presidente, don José Ramírez Cerdá.

Con la apertura de la Cueva da comienzo formalmente la andadura de los Centros Turísticos que, un año después, se ve reforzada con la creación del Centro de Iniciativas Turísticas y el comienzo de las obras para la construcción de un refugio-mirador en las Montañas del Fuego.

En septiembre de 1964, todo está a punto para la visita del ministro de Información y Turismo, quien reinaugurará, esta vez oficialmente, la Cueva de los Verdes y visitará las obras que se realizan en los Jameos el 16 de septiembre. Aprovecha la visita el alcalde de Haría, Juan Pablo de León Guerra, para presentar a Fraga Iribarne un proyecto de su Ayuntamiento: el Mirador de Malpaso, firmado por el arquitecto lanzaroteño Enrique Spínola González, que no llegaría a ejecutarse, con un presupuesto de unas trescientas mil pesetas. Finalmente, las obras del Mirador de Malpaso serían realizadas por el Cabildo de Lanzarote siguiendo las indicaciones de César Manrique, y se prolongan hasta 1965. Luis Morales también estaba allí:

El proyecto del Mirador de Malpaso era de don Enrique Spínola González. Diseñó una construcción parecida a la de los militares en el Mirador del Río. Estaba bonita, pero César decía que aquello no iba allí. Se hizo la estructura y el techado, pero no me dejó hacer los parapetos para la azotea. Hizo un croquis: todo blanco, puertas y ventanas de madera y un aljibe pequeño. César se fue unos días de viaje y faltaba poner el piso. A través del cristal, viendo los enarenados negros, se me ocurrió poner el piso negro, y no le dije nada a nadie. Cuando regresó César estábamos poniendo el piso. "Si quiere, lo quito", le dije. "¡Ni se te ocurra Luis, está perfecto!", fue su respuesta. Le pregunté: "¿César qué plantamos?". Y me explicó la jardinería. Unas palmeritas, un grupito

de piteras. Faltaban los muebles. Un sábado, en una de nuestras salidas, fuimos los cinco, y César propuso que Soto hiciera los muebles como en el Jameo, de madera quemada. A las dos semanas volvimos y Soto había arrancado toda la jardinería. De ahí vino el primer encontronazo. A César no le gustó, ni a don Antonio, que se puso de malhumor, pero no le dijeron nada a Soto. Quien habló con él fue César, porque el hombre se ponía malo cuando le corregían.

El 6 de junio de 1966, se inaugura el Mirador de Malpaso. No obstante, la visita de Manuel Fraga a la isla, en septiembre de 1964, dio mucho más de sí. Los medios de comunicación relatan que quedó vivamente impresionado por la panorámica que se divisa desde la Batería del Río, y dijo textualmente: “¡Este sitio para la construcción de un mirador es sensacional!”. Sobre la marcha, José Ramírez Cerdá le informó que existía un anteproyecto de un Mirador-Merendero, cuyo presupuesto rondaría las quinientas mil pesetas. Al mes siguiente, el pleno del Cabildo dio el visto bueno al proyecto del Mirador, incluyendo las gestiones ante el Ministerio del Ejército para la cesión de los terrenos, así como encargar el proyecto a los arquitectos Enrique Spínola y Jesús Trapero, autores años después del edificio de la Escuela de Arte Pancho Lasso. Los arquitectos entregaron el proyecto a principios de enero de 1965, con un presupuesto de un millón setecientas mil pesetas, proponiendo un edificio a base de módulos de cuatro metros, en dientes de sierra, cubiertos con cúpulas cuadradas para facilitar las vistas, con frontis de cristal y volado sobre el vano del precipicio. De inmediato se iniciaron los trámites ante el Ministerio de Información y Turismo para solicitar ayuda económica.

El 26 de septiembre de 1964, Fraga Iribarne inaugura la iluminación y el acondicionamiento del Jameo Chico, en los Jameos

del Agua. *El Eco de Canarias* da cuenta de la noticia en portada, indicando que José Ramírez Cerdá le había solicitado ayuda para un grupo electrógeno de refuerzo para la Cueva y los Jameos así como para construir un restaurante y una pista de baile en este último centro, una actuación que Manrique había ideado para darle un carácter único y moderno al espacio intervenido. Luis Morales rememora aquellos momentos:

Quando se abrió la Cueva, el Cabildo celebró allí un pleno. Todavía seguía Soto [trabajando] en la Cueva cuando César fue al Jameo, y al verlo dijo: “Pepín, esto hay que arreglarlo, porque puede ser la sala de fiestas más bonita del mundo”. Y yo le decía: “¿Don César, usted está seguro?”. Me contestó: “Sí, Luis, yo sé lo que les digo”. En ese mismo momento, Pepín preguntó qué se podía ir haciendo. “Hay que empezar por sacar todo el escombros del lago”, dijo César, y esa fue mi primera obra con él en el Cabildo. En aquella época, cuando la marea estaba vacía, se podía ir caminando sin mojarte los zapatos hasta el centro, donde está el lucernario. El que empezó el Jameo fui yo. Pero como yo era el más pequeño de estatura me tocaba hacer lo más ingrato, que era limpiarlo. El lago estaba relleno de piedras, que las tiraban por el lucernario de arriba.

La primera tarea en el Jameo Chico, cuando aún se estaba trabajando en la Cueva de los Verdes, consistió en limpiar el espacio y dragar el lago:

Meluco —el jefe de taller— y yo nos centramos en dragar el lago. Como no disponíamos de la maquinaria adecuada, llevamos dos vagonetas que usábamos para sacar el escombros de las galerías de agua de Famara e instalamos unos raíles para desplazarlas.

Como se hace en las minas. Empezamos a sacar las piedras más cercanas a la orilla, pero cuando a la gente empezó a llegarle el agua por las rodillas, fue imposible seguir porque el agua estaba muy fría y no teníamos la ropa adecuada, a pesar de que nos relevábamos y rendíamos. Entonces se nos ocurrió construir una balsa con bidones y maderas, y creamos una especie de gueldera [arte de pesca consistente en un aro de hierro del que pende una bolsa de malla metálica semiesférica que va sujeta por unos hilos a una vara larga]. Al modo como los marineros sacaban los erizos del fondo del mar, Meluco hizo una gueldera en el taller, y preparó unos ganchos con unos tubos galvanizados finos para que fueran cómodos, tipo diablete, como los que usaban los campesinos para limpiar los corrales. Y probamos. Nos subíamos a la balsa y con los ganchos empujábamos las piedras hasta la gueldera, que luego dos hombres subían a la balsa. Cuando la balsa estaba más o menos llena, nos atracábamos a un muellito que hicimos, volcábamos las piedras en las vagonetas y un guinche [máquina para levantar y trasladar cargas] sacaba la vagoneta sobre una vía desde el lago hasta la zona de la piscina, y allí las tirábamos. Más tarde las sacábamos al exterior. Nos fue bien hasta que topamos con piedras que pesaban media tonelada o más. El truquito fue quitar las piedras pequeñas que estaban al lado de las grandes, y cuando veíamos que se podía rodar, la enganchábamos con el guinche y tirábamos, dejando al descubierto las piedras pequeñas que estaban debajo y las sacábamos con los ganchos. Era una forma de trabajar muy primitiva pero que se hizo con mucho amor. Así se le cogió el cariño que se le cogió a los Jameos. César se puso contentísimo cuando regresó y se encontró el lago casi vacío de piedras.

Paralelamente, la adecuada acogida a los visitantes en las

Montañas del Fuego era otro de los objetivos prioritarios de la Corporación, dando lugar a la eliminación de unas casetas en la ladera del Islote de Hilario y la construcción, en 1965, de un refugio-mirador, mirador-estación o albergue —de varias maneras se denominó entonces— antecedente fallido de la intervención posterior que ha llegado a nuestros días. Aquella actuación, de estilo canario, anterior a la existente en la actualidad, corrió a cargo de Jesús Soto, y constaba de bar, sala de estar, aseos, pequeños parterres con vegetación... De los techos colgaban helechos y disponía de mesas cubiertas con las clásicas sombrillas de paja. Por supuesto, se consolidaron las demostraciones de fuego y agua: “En el Islote de Hilario, arde la madera o la aulaga, o se cuece cualquier vianda, en pocos minutos, con sólo ahondar diez o quince centímetros. O salta al aire una columna de vapor tan solo con arrojar a un agujero un jarro de agua”, como recogen con frecuencia los medios de comunicación impresos.

Al finalizar 1964, el Cabildo logra del Banco de Crédito Local un préstamo de veinte millones de pesetas que, junto con una aportación de otros once millones de sus propios fondos, le permitirían iniciar su ambicioso plan de pavimentación y ensanche de caminos vecinales de la isla, “la mayoría de ellos situados en zonas turísticas de gran interés”. En diciembre, se constituye el Centro de Iniciativas y Turismo y se confirma la construcción de un hotel al final de la avenida Mancomunidad de Arrecife, promovido por Juan Marrero Portugués, por entonces director general de La Caja de Canarias. El hotel dispondría de dieciocho plantas en forma de torreón, contaría con setenta habitaciones y estaría incluido en categoría primera A. Su presupuesto se estimó en catorce millones de pesetas y su autor fue el arquitecto Enrique Spínola.

A principios del año 1965 comienzan las obras de construcción del hotel Los Fariones, de primera categoría A, y ciento veinte habitaciones, con un presupuesto final de unos cuarenta millones de pesetas,

lo cual hace concebir fundadas esperanzas sobre el futuro turístico de la isla, ya que en febrero llegan a Lanzarote doscientos once aviones, cifra récord, y casi mil turistas extranjeros en vuelos chárteres.

En marzo, el pleno del Cabildo acuerda editar cien mil folletos de propaganda de la isla, en cuatro idiomas, y se aprueba el presupuesto extraordinario de acondicionamiento de casi cincuenta kilómetros de caminos vecinales, incluyendo rutas de interés turístico, como la de Yaiza a Tinajo por las Montañas del Fuego y de la Montaña de los Miraderos al Islote de Hilario, entre otras. También se aprueba el presupuesto para la ampliación del aeropuerto hasta los mil ochocientos cincuenta metros con un ancho que luego sería de cuarenta y cinco metros, así como la adquisición de la maquinaria pesada necesaria para dichas obras.

Lanzarote coge velocidad de crucero en 1965. En mayo, la naviera noruega Fred Olsen anuncia que proyecta incluir Arrecife como puerto de escala en su línea marítima Londres-Canarias, que se cubrirá con dos modernos buques de 142 metros de eslora, aún en fase de construcción. La línea sería inaugurada en octubre de 1966, dando comienzo en Londres y haciendo escala en Arrecife cada lunes. Por otro lado, Termoeléctrica Lanzarote S.A., promovida por los hermanos Díaz Rijo, comienza sus operaciones de potabilización y abastecimiento regular de agua, marcando un antes y un después en el devenir de la isla. Más adelante, se acomete el acondicionamiento de otro kilómetro en la Cueva de los Verdes, hasta el auditorio de la gruta.

En el plan trazado por el Cabildo siempre estuvo en mente El Golfo para construir un centro turístico —idea que Manrique desecha al final de sus días—, un concepto este que empieza a generalizarse bajo el aliento de Guillermo Topham. Así pues, en la sesión plenaria celebrada por el Cabildo en el mes de septiembre de 1965, se aprueba el concurso para la adquisición de diversa maquinaria

con destino a obras a ejecutar en los caminos vecinales y en el futuro centro turístico de El Golfo para la acogida de los visitantes. En octubre, el pleno del Cabildo faculta al presidente para concurrir a la contratación de la obra "Conservación mediante tratamiento, superficial de betún asfáltico y reposición parcial del firme desde el P. K. 0,807 al 4,500 de la carretera local G.C. 700, Camino de Arrecife a Arrieta", anunciada por la Junta Administrativa de Obras Públicas de Las Palmas.

En diciembre, se sabe que el dique de Los Mármoles se ampliará en trescientos metros más; se informa de la adjudicación de las obras del hotel Lancelot en Arrecife, de primera categoría B; y se da cuenta al pleno del Cabildo de la comunicación de la Dirección General de Carreteras por la que se aprueba el proyecto que comprende los tramos de carreteras del Estado que constituyen la carretera de Haría a Yaiza, con un presupuesto de casi diecinueve millones de pesetas.

El año 1966 se inicia con la entrada en funcionamiento, el sábado día 22 de enero, del "alumbrado del lago azul" de los Jameos del Agua, el bar y "la discoteca" así como las obras de acceso y acondicionamiento de su gruta volcánica. El éxito es inmediato: "Aparte de las numerosas expediciones de turistas que los visitan, los naturales de la isla se trasladan a los mismos las noches de los sábados y domingos, constituyendo un centro de máxima moda en Lanzarote", según las crónicas de la época. Un regocijo del que se hace eco Luis Morales:

Íbamos de día al Jameo y era muy bonito, pero de noche parecía que no estabas en Lanzarote, sino en otro planeta. Era de película. Yo fui a tocar con el grupo de Arrecife, en la pista pequeñita, y con el cuerpo de baile. Fuimos los primeros en actuar. En la inauguración estuvo presente el príncipe Juan Carlos, luego rey. Todo el mundo estaba encantado. "¿No se los decía yo?

¡Muchachos, matrícula de honor!”, decía César.

También en 1966 se desatascan las negociaciones con las autoridades militares para la cesión al Cabildo de terrenos en la Batería del Río para construir un mirador. En el pleno de marzo, y a propuesta del presidente, se acordó solicitar un crédito con destino a la construcción de un mirador en El Río.

Luis Morales recuerda las obras de la segunda fase de los Jameos del Agua:

Una vez se limpió el Jameo, pasaron a Soto al Jameo Chico mientras yo iba trabajando en el grande. La primera obra fue reconocer los techos, revisarlos y reforzar las zonas que no nos parecían seguras. Donde yo veía una piedra grande que no me gustaba, la quitaba o la reforzaba. Como decían los muchachos, yo tenía *columnitis* porque me preocupaba mucho de la seguridad. Quien me echó una buena mano con la cocina para realizar lo que César decía en el Jameo fue Marcial Martín. Primero se lo dije a César, pero él no se metía en esas cosas; decía que había que hacerlas como si fuera una máquina y que no entendía de eso... Había que hacer un bar, un *office* y una cocina pequeñita. En vez de llamar a un profesional, a un cocinero de hotel, como el que diseñó la cocina de las Montañas del Fuego, consulté a Marcial Martín, que dirigía el centro y en ese momento estaba haciendo el servicio militar. Teníamos la experiencia de las Montañas, donde la cocina se montó a lo grande, en plan industrial, pero en el Jameo no había espacio. César veía las cosas en un momento, era una máquina. Él daba las ideas, lo suficiente para saber, cuando estabas trabajando, que si lo hacías de cierta manera no le iba a gustar. Pero yo ya sabía cómo le gustaban las cosas por lo que venía haciendo de estar años con él. Pero lo que estaba

mal lo veía enseguida.

Marcial Martín Bermúdez, ex director de los Centros de Arte, Cultura y Turismo, llega al Cabildo en 1962 con trece años de edad. Empieza de botones y pasa a los Centros Turísticos en 1964. Con sólo dieciocho años de edad, “José Ramírez me hizo gerente de los Jameos, con Ceferino Franquiz como administrador económico”, relata Marcial Martín —quien, menos la Cueva de los Verdes, lo inauguró todo en los Centros Turísticos—:

En el MIAC, Luis me pidió que diseñara la parte de hostelería con nuestra gente. Lo mismo pasó con la cocina del Jardín. Ambas están bien diseñadas, con eficacia, bien pensadas, atendiendo a las necesidades, bien distribuida, y de acuerdo a la normativa.

Ejemplos de superación personal, Marcial Martín compartió inquietud por los estudios con Luis Morales. “Compartimos estudios y nos consultábamos raíces cuadradas”, recuerda Marcial Martín:

Luis Morales es un autodidacta puro. Él solo organizó la empresa más importante de Lanzarote en el sector de la construcción, teniendo a su cargo, organizando personalmente y planificando el trabajo de más de trescientos hombres, repartidos en varias obras a la vez por toda la isla. No había técnicos con carrera entonces. Luis tenía a su cargo obras, carreteras, agua, transportes, maquinaria y asfaltado, fontanería... Su capacidad de dirección no se la he visto a nadie. Tenía una gran capacidad para resolver los problemas del día a día. Como compañero de trabajo, era inmejorable; nunca tuvo un mal gesto o un desaire. Era encajador y no montaba en cólera; era resolutivo y práctico. También llevaba los peones camineros y el área de vigilancia medioambiental, con tres motoristas uniformados, y la isla estaba de

punta en blanco en conservación y mantenimiento. Siempre fue una persona respetuosa con sus superiores, de una forma sincera, así como con la gente a su cargo. Manejaba muy bien todo tipo de situaciones.

En la sesión plenaria correspondiente al mes de abril, el Cabildo adjudica los concursos de adquisición de diversa maquinaria pesada —con destino al Parque Móvil— por importe superior a los dos millones y medio de pesetas, entre la que se encuentra una caldera bituminadora.

A la par, prosiguen las obras del restaurante en los Jameos y en julio de 1966 César Manrique regresa definitivamente a Lanzarote, hito que Luis Morales recuerda con nitidez:

Cuando César regresó de Nueva York, empezó a pintar en uno de los garajes situados en la Delegación del Gobierno. Como era un local pequeño, don José le cedió un espacio en la trasera del Hospital que se había usado para los enfermos del pulmón, pero ya estaba libre porque los pacientes se embarcaban hacia Las Palmas de Gran Canaria. Desde el principio, don José le dijo que, como se iban a hacer obras en el Hospital, fuera pensando en otro sitio donde instalarse. Al poco tiempo, en 1968, hizo el estudio del Taro en Tahíche y se metió a pintar allí, mientras un equipo particular iba construyendo el resto de la casa. El Cabildo colaboró con César en su casa de Tahíche porque, que yo sepa, él no cobraba en lo que hacía para los Centros Turísticos. La colaboración consistió en unir las burbujas. Sólo en eso. Allí fueron dos de los mejores cabuqueros que teníamos, que eran Domingo Padrón y Pedro Martín Espinosa. Fue un trabajo lento, porque no queríamos darle mucha carga de dinamita. Recuerdo que César decía que de éxito se podía morir, que la isla podría fracasar,

cuando preparaba la isla para lo que iba a venir con el turismo.

Los mensajes que Manrique transmitía siguen presentes en la memoria de Luis Morales:

César era exigente, como todo el que quiere hacer las cosas a su gusto. Si no estaba a su gusto, ¡fuera! De ahí viene lo de que César tiraba mucho, pero era cuando no se hacían las cosas como él decía. A mí no me tiró nunca nada. César era exigente con la piedra; la quería virgen, que no estuviera herida. Él resaltaba y engrandecía la naturaleza, la mejoraba. Y le coincidió un Soto que lo entendió perfectamente.

También da comienzo la ejecución de la primera fase del Proyecto de Mejoras, Ampliación y Pavimentación de 47,475 kilómetros de Caminos Vecinales en Lanzarote, cuya autoría es del ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Sergio de la Fe Marrero. Lanzarote contaba entonces con una amplia red de carreteras. La red estatal, con una longitud total de unos ciento trece kilómetros, se encontraba en un treinta por ciento en buen estado. De otro lado, la red de caminos vecinales gestionada por el Cabildo, con una longitud total de 204,5 kilómetros, se hallaba en malas condiciones, con firme de tierra sin capa de rodadura y sin la anchura suficiente. Ya en septiembre de 1962, el Cabildo había encargado la redacción de un anteproyecto de acondicionamiento de los cien kilómetros más importantes de su red para propiciar el desarrollo turístico. Más tarde, en septiembre de 1964, y debido a la escasez de recursos, Vías y Obras propone acometer la mejora de esos primeros cien kilómetros en dos fases, una urgente de 47,475 kilómetros, y otra menos urgente de 53,425 kilómetros.

Esta primera fase, con un presupuesto de 39.700.000 de pesetas, contemplaba ampliar y pavimentar los caminos vecinales de Ye a

Trujillo por el malpaís de La Corona, de Los Lajares a la Cueva de los Verdes y Jameos del Agua, de Yaiza a Juan Perdomo, de Tías a La Geria por Conil y Las Vegas, de Tías a La Tiñosa, de Yaiza a Tinajo por las Montañas del Fuego, y de Montaña de Los Miraderos al Islote de Hilario. Para todos ellos se adopta una calzada de seis metros de ancho con dos arcenes laterales a cada lado de un metro de ancho cada uno, así como un firme sólido y capa de imprimación. El plazo de ejecución se estimó en cuarenta y ocho meses. No obstante, también se ejecutaron algunas vías, como la que enlaza Punta Mujeres con los Jameos (4,200 kilómetros) y los seis primeros kilómetros de la carretera de Teguisse a Uga, que concluyen en abril.

Guillermo Topham recibe por carta respuesta de César Manrique desde Nueva York a una misiva suya, en la que le preguntaba por el futuro del Castillo de San José, a lo que el artista le responde que su proyecto “consiste en convertir la vieja fortaleza arrecifeña en un Museo de Arte Contemporáneo Internacional”, según publica en *El Eco de Canarias* el 25 de junio de 1966. El diseño estaba claro.

El día 13 de julio tiene lugar un pleno del Cabildo, en el que se informa de la comunicación de la Dirección General de Empresas y Actividades Turísticas por la que se declara de interés turístico, a los efectos de crédito hotelero, la construcción de un mirador en El Río. Por otra parte, fueron aprobadas sendas mociones de la Presidencia, por las que se le facultó ampliamente para la tramitación de los expedientes de solicitud de crédito hotelero con destino a la construcción de un restaurante-cafetería en los Jameos del Agua y otro en las Montañas de Fuego, ambos de una capacidad entre cien y ciento cincuenta plazas. El tiempo apremia, ya que, a partir del 3 de octubre, los barcos de turismo de la naviera Fred Olsen harán escala en la isla todos los lunes, y las instalaciones en los Jameos deberán estar a punto para acoger a los visitantes. Asimismo, se acordó aprobar las bases y convocar la provisión por

concurso de la plaza de maestro artístico de la Corporación, a la que concurriría Jesús Soto, ganando el concurso en diciembre de ese mismo año.

En agosto, el pleno del Cabildo acepta las condiciones del Ministerio del Ejército para la cesión de los terrenos en la Batería del Río, con destino a la construcción de un mirador turístico. De otra parte, se da un importante paso para la preservación paisajística, ya que se acuerda facultar ampliamente al presidente para dirigirse a las autoridades locales y provinciales, así como a las entidades anunciadoras, para que, dadas las características de la isla y la peculiaridad de sus paisajes, “no se autorice la instalación de anuncios ni letreros en las márgenes de las carreteras, caminos ni en los campos, por cuanto afean el paisaje desértico y su contemplación”. Era una insistente reivindicación de Manrique que, por fin, encauzaba la Administración. El artista defendía un paisaje limpio de publicidad, sin la intromisión visual de vallas ni carteles.

La inauguración del hotel Los Fariones, con ciento veinte habitaciones, acaecida en octubre de 1966, supone un espaldarazo a las pretensiones de desarrollo turístico de la isla. Tanto es así que la prensa vaticina un *boom* del sector en Lanzarote, que coincide con la llegada de los primeros cruceros turísticos organizados por la naviera Fred Olsen. Durante el mes siguiente, César Manrique se asoma a los medios de comunicación para comentar sus próximos proyectos: el mirador de la Batería del Río, que irá bajo tierra, con un gran mirador panorámico sobre el acantilado; un Jardín de Cactus en Guatiza; la reforma del parador de las Montañas del Fuego; y, por último, arreglar la zona de El Golfo. También hace referencia a la construcción de su casa en Tahíche. Manrique anticipa el acuerdo que adoptaría ese mismo mes el pleno del Cabildo, en el que se informó de los créditos hoteleros para las obras del Mirador del Río, las Montañas del Fuego y los Jameos del Agua, facultándose

ampliamente a la Presidencia para la contratación de los servicios de un arquitecto para cumplir con los requisitos administrativos y redactar, de manera urgente, “tan importantísimos proyectos de obras, para el desenvolvimiento y desarrollo turístico de la isla” que Manrique diseñaría.

El Cabildo de Lanzarote recibe el Guancho de Oro en octubre, y el día 25 escribe Guillermo Topham una crónica en *Antena* que sitúa la tarea realizada y ensalza el trabajo de la institución:

Es indudable, y esto nadie podrá negarlo, que el Cabildo ha venido mostrando desde hace bastante tiempo una actividad, constancia y entusiasmo sin límites en pro de la revalorización y revitalización de los centros turísticos insulares, sacando a flor de tierra fabulosas bellezas y rincones encantadores, hasta ahora sepultadas entre basuras, huesos y piedras, que manchaban impunemente aquellas joyas en la más ignominiosa profanación y escarnio, hecho que algunas voces aisladas denunciaron en su momento y en su época. Pero esto, que no es sino una parte de lo que el Cabildo ha realizado y se propone realizar en este aspecto, ha costado esfuerzos inauditos, sacrificios ingentes, sinsabores y disgustos, detalles que en definitiva son valores que enaltecen y agigantan el mérito indiscutible e indestructible de la Corporación. En este camino de la acción y el quehacer, es obligado dedicar mención especial de un hombre, su presidente don José Ramírez Cerdá, principal promotor y artífice de tal cúmulo de grandes realizaciones, que demuestra bien claramente lo que el ser humano puede lograr cuando le mueve la honradez, la fe, la confianza y el sentido de la responsabilidad. Este es el milagro del señor Ramírez, que todos los lanzaroteños reconocemos con criterio de unanimidad. Junto a él es también forzoso mencionar al vicepresidente, don Antonio

Álvarez Rodríguez, su valioso y eficaz colaborador, junto a los consejeros de la Comisión de Turismo, Corporación y personal técnico y administrativo, que en perfecta y conjuntada labor de equipo han ganado para Lanzarote tan preciado galardón, en una obra que por todos conceptos merece el reconocimiento y la gratitud de los habitantes de la isla entera.

Dos días después, *El Eco de Canarias* publica un artículo de Federico Díaz Bertrana, presidente del Cabildo de Gran Canaria, titulado “El despegue de una isla mágica”, que confirma la senda emprendida en Lanzarote, así como una entrevista de César Manrique, su motor creativo y artífice artístico. El artista no oculta su satisfacción por la distinción concedida a su gran amigo:

La mayor satisfacción que he recibido al venir a Lanzarote ha sido la concesión del Guanche de Oro a Pepín Ramírez, así llamado íntimamente por mí ya que es don José Ramírez Cerdá como presidente del Cabildo Insular. Se merece todos los elogios y mi gran admiración, ya que la labor que ha hecho ha sido colosal y efectiva y ha creído en nosotros, en Lanzarote, en el turismo.

Un mes más tarde, en noviembre, se acuerda en sesión plenaria del Cabildo proceder a la redacción de una ordenanza de defensa del paisaje y construcciones turísticas, para que las edificaciones que se realicen en los municipios del interior “sean efectuadas con plena adaptación a la arquitectura popular lanzaroteña y a la protección del paisaje”. Desde hacía años, César Manrique se había involucrado en la catalogación y defensa de la arquitectura vernácula, que atendía bajo el prisma de la modernidad. La revalorización del patrimonio como elemento singular que debía incorporarse al proyecto original añadía una componente

importante a su discurso estético-turístico para Lanzarote: no tenemos que copiar a nadie, repetía, que vengan a copiarnos a nosotros. Finalmente, su trabajo culminaría con la publicación del libro *Lanzarote. Arquitectura inédita*, en 1973, editado por el Cabildo Insular, una obra con indudable repercusión en la tipología de la arquitectura turística de la isla. Se informó, asimismo en el pleno, de la situación en que se encuentran los créditos hoteleros para las obras del Mirador del Río, las Montañas del Fuego y los Jameos del Agua. En estas fechas, los taxistas son felicitados por el pleno del Cabildo por “la competencia y educación” con que tratan a los forasteros que visitan Lanzarote.

Aunque las principales rutas turísticas siguen sin ser señalizadas, en enero de 1967 se ven los primeros resultados del turismo de cruceros. Desde primeros de octubre del año anterior, el *Black Watch* y el *Black Prince* han realizado dieciséis trayectos desde Londres a Canarias, transportando cerca de seis mil turistas, a un promedio de casi dos mil al mes, visitando las Montañas del Fuego, la vista de La Graciosa, los Jameos del Agua y la Cueva de los Verdes. La temporada concluirá en mayo, esperándose de diez a doce mil cruceristas.

En línea con lo apuntado más arriba, el pleno del Cabildo celebrado el 11 de enero de 1967 aprueba el proyecto de “Reglamento de Defensa del Paisaje y de la Arquitectura Popular Lanzaroteña”, acordándose someterlo a información pública, a la vez que ya se dispone del crédito de 19.700.000 pesetas para obras en los primeros 47,475 kilómetros de caminos vecinales. Al mismo tiempo que se mejoran las infraestructuras, las inversiones públicas y el uso intensivo de fuerza de trabajo contribuyen, y lo seguirán haciendo en el futuro, a mitigar el paro.

Pero no todo son aciertos. El Boletín Oficial del Estado del 3 de febrero de 1967 insertaba una resolución de la Subsecretaría de Turismo, de 26 de enero, por la que se concedieron diez millones

de pesetas, mediante crédito especial, para la construcción de un hotel de primera A en la zona de los Jameos del Agua. Se preveía una capacidad mínima de cuarenta habitaciones dobles, pudiendo estar concebido bien como hotel en el sentido tradicional de la expresión, o bien como una distribución en horizontal de las habitaciones, con apartamentos distintos pero continuos, con un edificio principal central y, en todo caso, debía responder “al tipo de arquitectura propio de la isla”. Como es conocido, las obras se iniciaron, se detuvieron y se reiniciaron, hasta que se optó por dotar el espacio resultante de nuevos contenidos. Luis Morales rememora aquel momento:

Como el Jameo consumía mucha luz, a César se le ocurrió construir un hotelito para sacar algo y compensar los gastos de la luz y tratando de asocar el Jameo, porque era muy ventoso. La redacción del proyecto se le dio a Eduardo Cáceres. La idea surgió cuando Fraga vino a inaugurar la carretera de Los Hervideros, y se comprometió a buscar el dinero. Cuando estaba la estructura casi hecha, se dieron cuenta de que Fraga no podía dar nada. Y Pepín dijo “pues si no puede dar dinero, yo no puedo gastar lo que no tengo”. Y se paró. Más tarde, se aprovechó esa obra para la Casa de los Volcanes. Pero eso lo quería hacer César en las Montañas del Fuego, y allí un comedor del restaurante, para que la gente no comiera en el Jameo Chico.

En marzo, las autoridades militares dan su conformidad a la cesión de los terrenos en los que se ubicará el Mirador del Río, mientras que el pleno del Cabildo correspondiente al mes de mayo aprueba los presupuestos y la ejecución de la conducción de agua desde Mala a Arrieta y los Jameos, el acondicionamiento de los Jameos del Agua y del refugio de las Montañas del Fuego, y la reconstrucción del

“molino de las tuneras” en Guatiza, así como el acondicionamiento de sus accesos y jardines exteriores, germen del Jardín de Cactus. Las ideas promovidas por Manrique hallaban sensibilidad en el Cabildo, que tomaba decisiones encaminadas a materializarlas. La confianza de Ramírez Cerdá en su amigo artista era inquebrantable.

El Centro de Iniciativas y Turismo emite una serie de ciento doce mil sellos sobre motivos de Lanzarote, impresos a color. Esta importante noticia para la promoción de la isla coincide con el período de información pública del “Reglamento de Defensa del Paisaje y de la Arquitectura Popular Lanzaroteña”, y con una notificación del subsecretario de Turismo concediendo un crédito hotelero para la construcción de un restaurante en el Mirador del Río, por importe de un millón doscientas mil pesetas.

IX. Montañas del Fuego y Monumento al Campesino

Una crónica firmada por Andrés Pallarés Padilla, en agosto de 1966, hace referencia al espectacular crecimiento del tráfico aéreo. La isla va viento en popa. En el primer semestre del año, se experimenta un aumento en el tráfico de viajeros de línea de un cien por cien con respecto al mismo período de 1965, superando los veinticinco mil pasajeros. Lo mismo sucede con los vuelos chárteres, registrando doscientos ochenta y dos vuelos con 7.888 pasajeros en el semestre. Por esos mismos días, se informa de que, en las Montañas del Fuego, se va a construir un restaurante con capacidad para trescientas plazas, que sustituirá al existente, y que estará formado por dos rotondas concéntricas situadas a distintos niveles. La mayor irá cerrada por una cristalera corrida que permitirá al visitante “ver, mientras come, el panorama lávico que desde allí se domina”. Asimismo, ya ha sido asfaltada la antigua carretera que servía de acceso hasta el albergue y zona térmica de las Montañas del Fuego, modificándose su trazado totalmente. La entrada se hace en zigzag, aproximándose en línea recta a un semicráter de color rojo para luego seguir hacia la Peña del Cuervo, que bordea por entre la corriente de lava hasta llegar a la zona térmica propiamente dicha, según las crónicas, que subrayan que esta carretera “perfectamente construida, con gran anchura y excelente pavimento asfaltado constituye un gran acierto y comodidad para el visitante, destruyendo además, la monotonía de la recta anterior y ofreciendo al turista nuevos e insospechados panoramas”.

El nuevo trazado de la carretera de acceso trae a la memoria de Luis Morales el trabajo realizado aquellos días y la influencia decisiva que Manrique ejerció sobre Ramírez Cerdá:

Se cambió la carretera y en vez de hacerla recta se hizo curva, como nos dijo César, y de eso me encargué yo. Cuando se hizo el taro [de entrada] se cambió el trazado de la carretera para integrarla en el paisaje. César me decía que la carretera tenía que parecer como si se tendiera una alfombra por encima de la lava, y que lo demás quedara tal cual. Creamos un equipo que se encargaba de limpiar, cubrir las orillas con piedra del lugar... Cuando hacíamos una nueva carretera procurábamos que no muriera al final del paisaje, porque entonces lo dividía en dos. César a mí me lo decía siempre: "Luis, cuidado con el paisaje". César nos sensibilizó a todo el equipo con el trozo de carretera que va de las Montañas del Fuego a Yaiza. Nos decía que ese trozo de volcán estaba partido. Poco a poco nos fuimos dando cuenta de que lo que decía era cierto. Había que cuidar el paisaje y aprendimos a trabajar sin estropearlo, y fue él quien nos sensibilizó a todos. Yo creo que César inyectó esa idea a don José, que era la persona clave. Ellos eran grandes amigos desde jóvenes, y don José depositó toda la confianza en César. Yo realizaba lo que él decía y, cuando estaba perdido, le preguntaba. Tuve suerte, porque nunca me tiró nada. Cuando él daba la idea, no le gustaba que se realizaran cambios sin él saberlo antes.

Las Montañas del Fuego acaparaban buena parte de la atención y los esfuerzos del Cabildo, por cuanto, a partir del día 3 de noviembre y hasta el 3 de febrero de 1968, se cerró al tráfico el tramo comprendido entre el acceso a las Montañas del Fuego y Mancha

Blanca del camino vecinal de Yaiza a Tinajo. Manrique, mientras tanto, adelanta que tiene el proyecto de crear dentro de los Jameos del Agua un espacio diseñado “en forma original” donde se podrán proyectar diapositivas en color.

Antes de la intervención en las Montañas del Fuego, existían unas rudimentarias instalaciones donde el visitante ocasional podía tomar un refrigerio o comerse algún producto asado a flor de tierra. Manrique trató de dignificar la visita con su intervención en el restaurante El Diablo, de carácter panorámico. Luis Morales recuerda los antecedentes:

Antes de construir el restaurante El Diablo, en las Montañas estaba todo sucio y abandonado. Limpiamos, tapamos unos hoyos hechos por la gente que iba en busca de fuego, y se hicieron como unos socos de higuera para refugio del guarda que cuidaba aquello, porque allí no había quien aguantara por el calor y el viento. Era una casetita para que pudiera tener su comida y guardar las herramientas, y otras dos para los turistas. También hicimos un aljibe y unos servicios, pero aquello seguía siendo malo cuando había viento. Más tarde, cuando se estaba terminando el Jameo Grande se mandó a Soto a hacer un albergue o parador, una especie de merendero. César estaba en Nueva York. Era un saloncito, una terracita con unas mesas, y el servicio, que ya estaba hecho. Se daba algo de comer, que era cosa del mismo guardián. Después, cuando regresó César, se estuvo pensando en cómo mejorar aquello, en hacerlo mejor y más grande, y surgió la idea de hacer El Diablo. Don José siempre decía: “César, aquí no hay quien aguante cuando hay viento, y se necesita un lugar donde tomar algo”. Entonces fue cuando César planteó hacer como si una nave espacial se hubiese posado allí. Me pidió el bloc e hizo unos dibujos, como hizo con el Mirador, blanco

dentro y de piedra por fuera, y la cristalera. Soto y yo, en aquel mismo merendero, pedimos un plato y una taza e hicimos unas rayas para darle la idea de César al arquitecto Eduardo Cáceres, quien hizo los planos de todo aquello. César no se metió en la parte de cocinas y almacenes.

La construcción del restaurante El Diablo y el acondicionamiento para las demostraciones de fuego y agua resultaron una tarea ingente. Dadas las altas temperaturas, hubo que cimentar de forma contundente, con varias capas de piedra basáltica y hormigón. Estas sirvieron de base para la cimentación del edificio, así como de impermeabilizante del calor y redistribuidora del calor hacia el horno, los géiseres y el quemadero de aulagas. Para hacer el horno —que se alimenta del calor natural— se construyó un pozo de 1,80 metros de diámetro y cinco metros de profundidad. Luis lo recuerda:

Teníamos una máquina para perforar en Famara y la aprovechamos en las Montañas, para los cimientos. Y se fundió. La corona que cortaba se hizo una bola del calor. Después le metíamos agua y bajaba. Más tarde abrimos el horno. “No se preocupen, que tenemos un obrero que sabe hacer las paredes de los hornos muy bien”, les dije. El horno es un pozo para dar paso al calor. Se hizo la excavación, como un cráter grande, y empezamos a hacer el pozo desde abajo. Le dimos forma de bernegal para darle más profundidad, empezamos a colocar piedras grandes en forma de arco y fuimos cerrando el anillo de piedra, cada vez más chico, hasta la superficie, hasta la boca. Cuanto más se apretaba, más fuerte quedaba; cuanto más peso, mejor. Cuando abrimos el cráter, se les pegaba fuego a las botas de los pedreros que iban a hacer los muros. Así que cortamos un bidón y lo llenamos de

agua, y cuando ardían las botas de los trabajadores, a cada rato, salían corriendo y las metían en agua. Cada poco había que cambiarlas. Metimos una oruga y la cadena se hizo nada. ¡Fíjese si había fuego allí!

Posteriormente se incorporó la muralla, que no se encontraba en los planos iniciales:

El muro grande no estaba en el plano; se hizo más tarde para cortar el viento y porque escondía las guaguas y los coches para no ser vistos desde abajo, y se añadió en el plano de planta. Resultó que El Diablo quedó ventoso y un día le dije a César que el viento se podía cortar, con un muro grande de piedra, desde arriba bajando por el aparcamiento. A la semana siguiente se paró, y se imaginó el muro. Como ya iba a venir el ministro a inaugurar la obra, Pepín me preguntó: “¿Le da tiempo Luis?”. Le contesté que sí, “porque se lo doy a un contratista de Gáldar [que trabaja] por metros”. Trajo un equipo tremendo y se hizo en tres días. César dio la pauta de cómo hacerlo.

Manrique venía reflexionando y promoviendo desde hacía tiempo una intervención en el risco de Famara para que el Cabildo tomara la iniciativa. Su concepto era preciso: un mirador mimetizado e incrustado en el acantilado. No quería otra cosa en el lugar. Planteó las ideas y determinó la forma orgánica de la pieza para que el equipo técnico pudiera dibujarla. En enero de 1968, se redacta un nuevo proyecto del Mirador del Río elaborado por el arquitecto Eduardo Cáceres Morales, que se corrige posteriormente para tomar la forma definitiva que le da Manrique. Un mes más tarde, en sesión plenaria, el Cabildo toma el acuerdo de acondicionar los

primeros 47,475 kilómetros de caminos vecinales por importe de 39.700.000 pesetas, estimándose su conclusión en febrero de 1969, así como el camino de Yaiza a Playa Blanca:

Pocos sabían que existían Los Hervideros. Un sábado, empezando la carretera de Yaiza a Janubio, nos paramos y vimos la idea de un miradorcito. César dijo: “¿Y si hacemos una carretera que entre por las salinas?”. Don José dijo de hacerlo peatonal y que las guaguas recogieran a las personas... Total, un día fuimos caminando hasta Los Hervideros y se concretó hacer la carretera, que se hizo con mucho cariño, aprovechando las mejores vistas. El trazado se fue rectificando, mirando para no romper el paisaje. La carretera entró hasta dentro del lago de El Golfo, hasta que vino un temporal tremendo y se la cargó. La naturaleza es la que tiene el mando.

Asimismo, en aquel mismo pleno celebrado en enero se toma el acuerdo de aprobar las bases del convenio para la adquisición del Castillo de San José al Ministerio del Ejército, por un importe de ochocientas mil pesetas. En mayo se tiene noticia de que está prácticamente terminada la maqueta-proyecto de un monumento para perpetuar la labor del campesino lanzaroteño. La Mancomunidad Interinsular de Cabildos puso en manos de César Manrique la concepción y desarrollo de “esta ambiciosa obra que inmortalizará la titánica faena de nuestro campesinado”. En junio, se aprecia el armazón de la pieza escultórica junto al cruce de Mozaga, cuyo carácter abstracto generaría una gran polémica, por cuanto algunos sectores demandaban una obra figurativa. Luis Morales, ¡cómo no!, participa en esta nueva iniciativa:

Creo recordar que el mismo equipo y el mismo capataz de las Montañas y el Mirador pasaron a la Casa-Museo del Campesino.

Había un plano al que César dio el visto bueno, hecho a partir de un croquis de César a mano alzada. Él machacaba la altura, pero ponía bien las proporciones. Don Domingo era el topógrafo y el delineante. Más tarde, al final, intervino el arquitecto don Eduardo Cáceres para el levantamiento de los planos. Ya se estaba haciendo la Casa del Campesino. Para la idea de la chimenea, nos llevó a Tegui y nos dijo: "Igual que esta". Después, Soto fue a medirla y la Oficina Técnica la hizo a escala. Cuando estaba avanzada, surgió la idea del monumento, la escultura *Fecundidad*. Sobre un plano de César, Jesús Soto hizo la maqueta en el taller de carpintería, pero hizo lo que César le dijo, y puso su nombre en la maqueta. Iban a pagar a un ingeniero para ese proyecto, y yo les dije: "Nos ahorramos ese dinero y lo gastamos en hierro, que esto no lo tira un temporal, yo lo garantizo". La base del monumento la hice yo, y Meluco la estructura. Se compraron en la DISA unos tubos de acero que tenían para bombear combustible desde el muelle de Los Mármoles. Al principio, se iban a poner tanques viejos de barco, pero estaban oxidados y no pegaba ni la soldadura, así que Meluco dijo de hacerlos nuevos, iguales. Luego se le dio poliéster con fibra, como a los barcos, para que quede la forma cuando el hierro se oxide y desaparezca. Eso es muy, muy fuerte. Los tanques de hierro que puso Meluco hacían de molde. Y César le dio la conformidad. Primero hicimos la planta central. En el lugar había una peña que perforamos e hicimos como las raíces de la escultura. Dentro de los tubos hay hierro y hormigón armado, hasta cierta altura, para más seguridad.

En abril de 1968, se tiene conocimiento de que Aviación Civil ha programado nuevas mejoras en el aeropuerto, entre ellas, el crecimiento de la pista de vuelo y una torre de control por un importe de noventa millones de pesetas. En el pleno de ese mismo

mes, el Cabildo acuerda aprobar el crédito de un millón cien mil pesetas concedido por el Ministerio de Información y Turismo para las obras de la cafetería en el Mirador del Río, así como destinar a dicho proyecto el superávit de distintos presupuestos extraordinarios de la Corporación. El nuevo objetivo, aunque viejo anhelo, quedaba encauzado.

En el plano de las carreteras, en agosto se informa de que habían concluido los tramos de Tías a Puerto del Carmen, de Arrieta a los Jameos y la Cueva de los Verdes, el acceso al Islote de Hilario, de Mancha Blanca a Yaiza a través de las Montañas del Fuego, y de las Salinas de Janubio a El Golfo. En fase de ejecución se encontraban los cinco primeros kilómetros del camino de Yaiza a Playa Blanca. Muy pronto se iniciarían las de Arrieta a Ye y Tías a La Geria, pasando por Conil y Las Vegas, así como la finalización del tramo restante de la vía entre Yaiza y Playa Blanca, de Teguisse a Guatiza por Teseguite y El Mojón, y de Máguez a Ye a través de la Batería del Río. El tejido de la red de carreteras comenzaba a fraguar.

El 21 de septiembre de 1968, el ministro de Información y Turismo, Manuel Fraga, visita de nuevo la isla e inaugura la carretera turística que une las Salinas de Janubio con El Golfo, de ocho kilómetros de longitud y ocho metros de anchura, realizada en cinco meses. También inaugura la escultura *Fecundidad* y dos nuevos accesos al Islote de Hilario, de doce kilómetros de longitud y ocho metros de ancho. El primer acceso para automóviles que tuvo aquel paraje fue con motivo de la visita del general Franco a la isla en el año 1950. Luego, con el correr del tiempo, aquella primera carretera sería objeto de algunas mejoras. En las Montañas del Fuego, el arquitecto Eduardo Cáceres Morales y César Manrique mostraron al ministro los planos del restaurante. “Dicho restaurante simula un gran platillo volante caído sobre aquel impresionante paisaje lunar”, da cuenta la prensa.

Eduardo Cáceres también firmó el proyecto del Jameo Grande diseñado por Manrique. A finales del verano de 1966, había abierto un estudio en Arrecife. Urbanista, más que arquitecto, el hijo de Manuel Cáceres, histórico del PCE, desarrollaría su vida profesional en la docencia, siendo catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, en el Departamento de Arte, Ciudad y Territorio.

Poco después, en octubre, se acordó la redacción del pliego de condiciones del concurso para la adquisición de una retroexcavadora y un nuevo *jeep* con destino al Parque Móvil. Por último, se acordó trasladar la prohibición de instalar anuncios en las carreteras dependientes del Estado, ratificándose el acuerdo de prohibición de instalaciones de esta naturaleza en los caminos vecinales dependientes del Cabildo, al objeto de “conservar el paisaje típico lanzaroteño de trascendental importancia para el turismo y visitantes de la isla”.

A finales del año, se produce una cumbre de la Mancomunidad de Cabildos en Lanzarote, acordando una partida de ochocientas mil pesetas para la culminación del Monumento al Campesino, consistente en la construcción de una casa típica de labrador “dotada de sus aperos de labranza y de toda serie de instrumentos de trabajo”, y que constituirá un museo para mostrar al visitante “la honda proyección humana del labrador lanzaroteño”.

El túnel que une el restaurante con el Centro de Artesanía fue una idea de César, que un día me preguntó: “¿Y si hacemos un túnel como en el Jardín de Cactus?”. Y así se hizo. El túnel fue lo único que yo pude hacer, ya sin César, e Ildefonso Aguilar lo remató.

También en 1968 comienza un proceso de gran trascendencia para la isla, que concluirá cinco años más tarde. Se trata del primer

Plan Insular de Ordenación del Territorio, antecedente del aprobado en 1991. Comienza, así, la confección del Plan Insular, bajo la dirección de Eduardo Cáceres Morales, y en el que intervienen, entre otros, los economistas Óscar Bergasa Perdomo y Antonio González Viéitez. Ese año se inicia la concreción en el territorio del nuevo proyecto de isla en marcha, y, entre otras muchísimas cosas, el Plan Insular dedica un apartado al paisaje, que distribuye en once categorías. En aquel momento, la isla se encontraba de lleno en una fase de expansión turística, y se detectó la existencia de zonas sometidas a fuertes procesos especulativos, como la costa de Tías, la zona de Playa Blanca hasta Pechiguera, Famara y Arrecife. El alza de los precios del suelo en Gran Canaria y Tenerife provocó que la demanda especulativa de terrenos con fines turísticos se desviara a Lanzarote y Fuerteventura. En Lanzarote existían condiciones inmejorables para el turismo: “la extraña belleza de su paisaje [...] y la acción creadora del hombre sobre la naturaleza”, como explicaría el equipo redactor en 1971, en el libro *Lanzarote*, editado por el CIES, en el que se exponen los aspectos sociales y económicos derivados de los estudios del Plan Insular de 1973. Desde la segunda mitad de la década anterior, Manrique venía reclamando la creación de una auténtica conciencia insular para defender la isla de los excesos turísticos que podían sobrevenir.

El año 1969 se inicia con otra buena noticia para el sector alojativo, al abrir sus puertas el hotel Lancelot Playa, junto a la playa de El Reducto, clasificado en primera categoría B. Disponía entonces de un total de sesenta y ocho habitaciones. Por esas mismas fechas, José Ramírez Cerdá cierra la cesión, por parte del Ministerio del Ejército, del Castillo de San José al Cabildo, por importe de cuarenta mil pesetas.

En marzo, se publica el anuncio de concurso para contratar la adquisición de una retroexcavadora con destino al Parque Móvil del

Cabildo, mientras concluye la restauración del molino de Guatiza, que coronará el futuro Jardín de Cactus.

En abril, el pleno del Cabildo designa aparejadores para las obras en las Montañas del Fuego y en el Mirador del Río, y se recibe una resolución del Ministerio de Hacienda aprobando los presupuestos extraordinarios para el restaurante y cafetería de las Montañas del Fuego así como para el restaurante y cafetería en el Mirador del Río. En julio, se aceptan las condiciones de un crédito de veinticuatro millones de pesetas para la ejecución de los caminos vecinales entre Ye y la Batería del Río, de la Batería del Río a la Hoya de la Pila, de Tiagua a Tinguatón, de Guacimeta a Playa Honda y la variante de Teguisse a la Caleta de la Villa, cuyo inicio era inminente.

Ese mismo año, otro establecimiento alojativo abriría sus puertas. En esta ocasión, el Arrecife Gran Hotel, en el mes de junio, aunque su inauguración oficial se produciría en septiembre. En el trazado original del Parque Islas Canarias —aledaño al hotel—, hoy desaparecido, participa Luis Morales:

En el Parque Islas Canarias intervine para poner a escala el croquis artístico de César, porque el aparejador tenía problemas para interpretar el dibujo de César. Lo tracé sobre el terreno con la manguera de un compresor, unas estacas y una cinta métrica, como lo hacíamos en el Cabildo. A César le gustaban las curvas con mucho sentimiento; de ahí la manguera. Había que trazar curvas para unos parterres y se me ocurrió usar ese recurso. Había que poner primero unas estacas, en curva, de extremo a extremo, pero con sentimiento. Y al quitar la manguera quedaba el trazado. Eso lo hice en los parques de Arrecife o en el Jardín de Cactus. César siempre estaba machacando con que las cosas encajaran en la naturaleza y en el entorno. Él iba viendo lo que nosotros no veíamos. Y ya nos íbamos sensibilizando. Una de las cosas más importantes fue

sensibilizar a la gente de Lanzarote con el paisaje y encajar todo en el paisaje, sin estropearlo. No sabíamos valorar lo que había en Lanzarote: él decía que Lanzarote era única en el mundo.

En julio, la Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas concede un millón doscientas mil pesetas para la terminación del “museo de instrumentos y aperos de labranza e instalaciones anexas”, junto al Monumento al Campesino.

El 15 de septiembre de 1970, el nuevo ministro de Información y Turismo, Sánchez Bella, inaugura la Ruta de los Volcanes, una nueva carretera turística construida por el Cabildo que discurre durante unos siete kilómetros “por lugares de zonas volcánicas de una extraordinaria belleza”. Sánchez Bella visitó las nuevas instalaciones del restaurante en las Montañas del Fuego, que se encontraba casi finalizado, y lo inaugura. El ministro estampó la siguiente dedicatoria en el libro de visitas: “Inauguro con verdadero placer la primera instalación de nuestra Red de Restaurantes en Miradores Nacionales...”.

César Manrique, acompañado de sus colaboradores Eduardo Cáceres, Jesús Soto y Luis Morales, entre otros, dirigió la creación del restaurante El Diablo y de la Ruta de los Volcanes retomando tres premisas básicas en su trabajo: integración de la obra en la naturaleza, adecuación del lugar para el turismo bajo un escrupuloso respeto al entorno y utilización de los lenguajes artísticos contemporáneos. La última tarea que se realizó en las Montañas del Fuego fue la Ruta de los Volcanes, apunta Luis Morales:

Lo último en las Montañas fue la Ruta de los Volcanes. Primero se hizo un trozo, y se creó un echadero de camellos dentro, igual que el que estaba fuera, pero no funcionó. César vino un día y le gustó. Nos dijo: “Lo importante es que la carretera no se vea”.

Y vino la idea de hacer la Ruta de los Volcanes, hasta Montaña Rajada. Hicimos una mini carretera por la parte más oculta, en un solo sentido. El arquitecto no se metía en eso, ni en las decoraciones. Eso era de César. El arquitecto hacía los cálculos, la estructura. Yo ejecutaba, y cuando se empezaba a revestir venía Soto con César. César daba las ideas, como lo de las sartenes o el esqueleto de camello, y Soto con su equipito se ocupaba de hacerlas. La barra [del bar] no podía ser de madera, por el calor, y a César se le ocurrió hacerla de hierro, oxidarlo a conciencia y darle cera. Esa idea se aprovechó en la última fase del Monumento, en el bar. Soto se ocupó de los géiseres y de prender la aulaga. Soto era un medio inventor. Entre él y Meluco pusieron un tubo con tuerca de hierro y el chorro de agua salió más fuerte.

Ildefonso Aguilar de la Rúa, autor de la audio-guía y la ambientación musical de la Ruta, “fue largamente aplaudido por su magistral exposición verbal a lo largo del recorrido”, así como el chófer de la guagua, que demostró su pericia en ese accidentado terreno.

Ildefonso Aguilar se incorpora al Cabildo en 1968, desempeñando el cargo de director del área de Cultura, aunque se ve involucrado en el desarrollo de los Centros Turísticos y en el equipo que los programa y ejecuta. Pintor, fotógrafo y músico, entre otras cosas diseña la ambientación musical para los Jameos del Agua, la Ruta de los Volcanes y la Cueva de los Verdes, y su cámara fotográfica capta la evolución de los Centros y numerosos acontecimientos y escenas de la vida cotidiana relacionadas con ellos y sus protagonistas. A su juicio, el éxito de la isla en aquellos años “se explica por la entrega y el entusiasmo, por el amor puesto en la tarea”:

La presencia de Luis Morales fue proverbial, porque trabajar en los Centros Turísticos fue una odisea debido a la gran precariedad

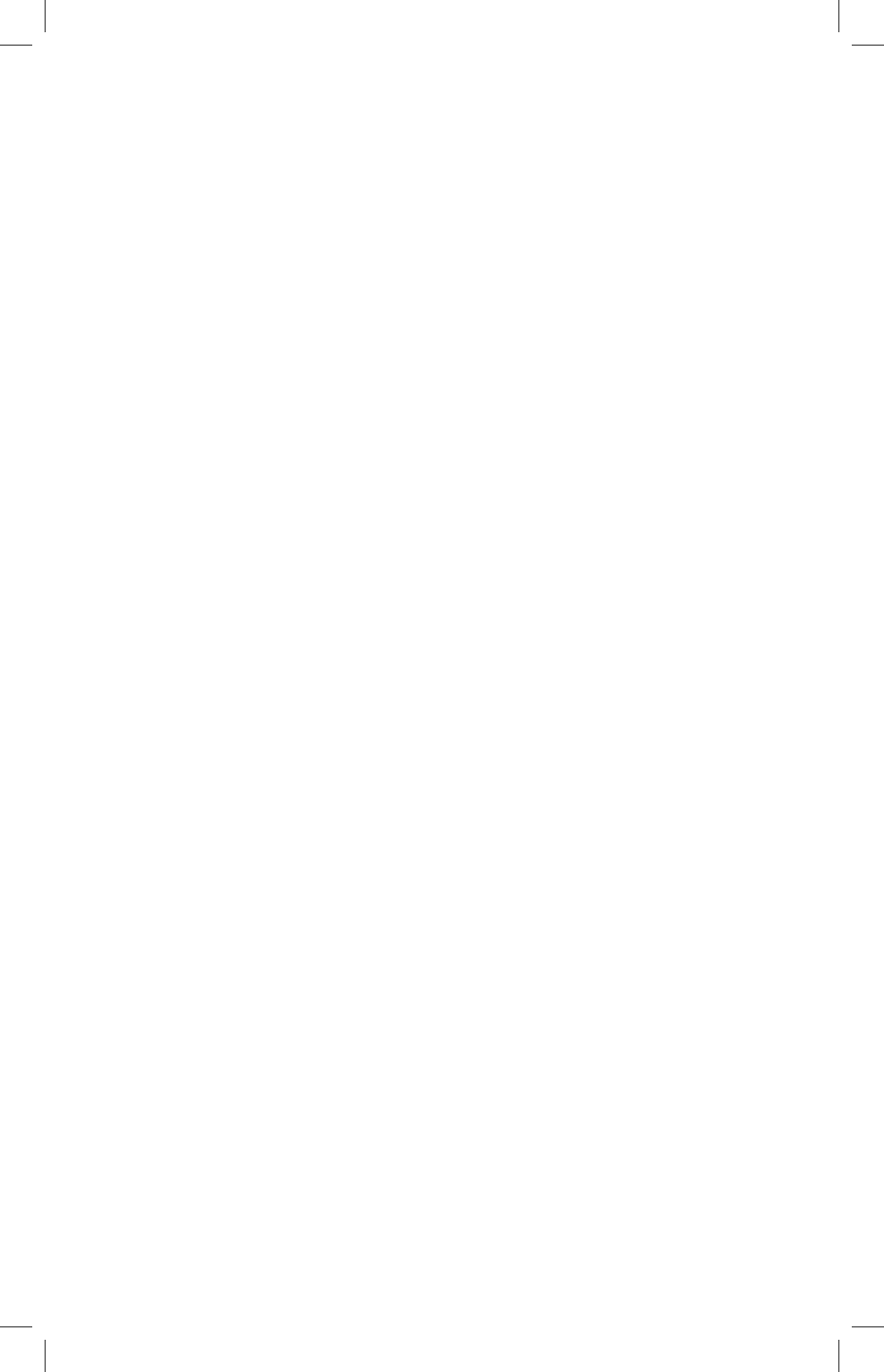
de medios, pero realizando un trabajo muy valioso. Lo recuerdo como una persona generosa, afable y muy implicada en lo que se le encomendaba. Era un entusiasta de su trabajo, con dedicación absoluta, nunca ponía pegas y resolvía de manera muy inteligente. Gestionaba muy bien a su personal, a quienes dedicaba palabras positivas. El padre de Luis Morales era un señor: atento, cordial, eficaz, de los de antes. La seriedad es una nota común de toda la familia.

La relación de Luis Morales con Manrique y Soto la explica Ildefonso Aguilar:

Como encargado general de obras del Cabildo era espabilado, asimilaba cualquier instrucción de César Manrique o de Jesús Soto, con quienes mantuvo una intensa colaboración. En los Centros Turísticos las ideas surgían de César Manrique, pasaban por Soto y las ejecutaba Luis Morales, quien aportaba mucho, pero de una forma constructiva. El vínculo y la sintonía de Luis Morales con César Manrique eran tremendos. En su quehacer, Luis era un poco artista, e interpretaba muy bien las directrices de César. Luis tenía instinto creativo y captaba las ideas al dedillo. Era muy respetuoso con las indicaciones que recibía, que reflejaba fielmente. Si dudaba, consultaba. Era muy habilidoso para interpretar y solucionar los problemas a pie de obra. Era muy intuitivo y respetuoso con Soto, pero a César le profesaba un gran respeto. Un hombre de origen humilde, autodidacta, a quien los Centros Turísticos le abrieron un gran campo.

Antes de abandonar la isla, Sánchez Bella anunció su decisión de declarar Parque Nacional la zona de Timanfaya. Unas semanas después, el pleno del Cabildo acordó, a propuesta del presidente, la

tramitación del expediente para la creación de un Parque Nacional de Turismo, bajo la denominación de “Parque Nacional Volcánico de Timanfaya”, en la zona de las Montañas del Fuego.



X. El fin de una época: el Mirador del Río

En noviembre de 1969, se visa el proyecto del Mirador del Río en el Colegio de Arquitectos de Las Palmas, aunque la obra que se ejecuta finalmente es distinta, debido a la intervención de César Manrique. Ese mismo mes, el pleno del Cabildo aprueba, por un importe superior a los nueve millones de pesetas, la ejecución de varias obras, entre ellas las del camino vecinal Arrecife-Los Charcos y el tendido de alta tensión a los Jameos del Agua y la Cueva de los Verdes. Luis Morales rememora los antecedentes del Mirador del Río:

De las Montañas del Fuego pasamos al Mirador del Río. El Mirador no está excavado en la roca, aunque lo parece. En realidad, es una construcción tapada con piedras, para mimetizarse en el entorno. Es la obra a la que le tengo más cariño. El turismo ya iba cuando no había nada, sólo las vistas y una casita de los militares. Antes de la pista turística, el camino de acceso era el mismo barranco, pero cuando llovía se ponía imposible y teníamos que mandar una máquina a arreglarlo. Entonces surgió la idea de hacer la pista turística por el acantilado, del pueblo al Mirador. Pero enseguida nos dimos cuenta de que no iba a ser suficiente, que no iban a caber dos guaguas, y surgió la idea de hacer la que está ahora.

Al concluir 1969, se había registrado un enorme avance en el ámbito de las carreteras insulares, al punto que Lanzarote contaba

con una de las tramas viarias más densas y mejor dotadas de Canarias. La relación kilómetros de carretera por habitante era mucho mayor que la red canaria y la estatal, y, por otro lado, la red del Cabildo era más importante que la red estatal. En nueve años se había dado un vuelco a la situación.

De los 117,6 kilómetros de carreteras locales dependientes del Estado, sólo 13,9 se encontraban en mal estado, mientras que, de los 225,5 kilómetros de caminos vecinales dependientes del Cabildo, 80,4 se encontraban en buen estado, provistos de firme asfáltico. El resto de caminos se presentaba en mal estado, pero eran de segundo orden, y contaban con afirmado de macadam, una técnica constituida por áridos de grano diverso y que resulta de extender y compactar un árido grueso y en rellenar los huecos con un árido fino.

A lo largo de la década que concluye, se aprecia una tendencia a la concentración de la población en Arrecife, produciéndose un fuerte despegue de las actividades constructivas a partir de 1967. Por otra parte, entre 1963 y 1969, más de dos terceras partes de las inversiones que se acometen son públicas, con el Cabildo en el eje de las inversiones, lo que arroja una idea del importante papel que desempeñó en la creación de infraestructuras y de redistribución de rentas a través de la plantilla de Vías y Obras Insulares, al ser un gran empleador, mediante una política expansiva de gasto público orientada a la promoción del desarrollo turístico.

El año 1970 supone el cierre del Parador Nacional de Turismo, hecho que acaecería el 1 de marzo, con su misión sobradamente cumplida. Ese mismo año, en noviembre, el pleno del Cabildo acuerda la tramitación del expediente para la creación de un Parque Nacional en las Montañas del Fuego. Asimismo, se adjudica el concurso de adquisición de vehículos con destino al Parque Móvil.

El año se cerraría, en apariencia, con un nivel de actividad inferior a otros ejercicios de no ser porque, el 30 de julio de 1970, el

ministro de la Vivienda dicta una Resolución por la que se aprueban las “Normas complementarias y subsidiarias de Planeamiento para la isla de Lanzarote” (BOE, número 248, página 16.901, de 16 de octubre de 1970). Su preámbulo ilustra el momento que vivía la isla a finales de los años sesenta, una situación que se repetiría en los ochenta y, a mayor escala, a finales del siglo XX en materia territorial y urbanística:

Estando en elaboración la redacción del Plan Insular de la isla de Lanzarote, con carácter de Plan Provincial y en tanto no entre en vigor el mismo, a fin de controlar la edificación que de forma desordenada y rápida va apareciendo en el citado ámbito territorial.

La isla había apostado sin dudarlo por el turismo, pero, al mismo tiempo, se armaba para poner coto a los efectos negativos que ya se detectaban en el turismo de masas. Y lo hacía a través de la ordenación territorial y urbanística, como antes hiciera con el reglamento sobre el paisaje y la arquitectura tradicional, que, entre otras cosas, vetaba la utilización de carteles anunciadores en los márgenes de las carreteras. Ramírez Cerdá y César Manrique estaban a punto de cerrar su proyecto.

Las obras de la Casa-Museo del Campesino continúan con el inicio del año 1971, y, en mayo, el pleno del Cabildo acuerda facultar a la Presidencia para el encargo de los proyectos de obras de acondicionamiento del museo del Castillo de San José y los de mejora, ensanche y acondicionamiento de los caminos vecinales de Tiagua a Soo por Muñique; de Tinajo a La Santa; de Tías a San Bartolomé por la Vega de Machín; de Arrecife a Montaña Blanca por Güime; y de Ye a Órzola, así como para gestionar ante el Banco de Crédito Local de España la oportuna operación para la financiación de dichas obras.

Como sucedería en los años venideros, el proyecto de acondicionamiento de El Golfo sigue formando parte de la hoja de ruta del Cabildo. Así, el 28 de abril de 1971, *El Eco de Canarias* publica lo siguiente: “Por otra parte [...] por el Cabildo Insular de Lanzarote, se expuso al director general de Promoción del Turismo, Esteban Bassols, el proyecto de iluminar el grandioso escenario natural de El Golfo”. Luis Morales también participó de aquellas ideas que nunca llegarían a culminarse, un proyecto al que César renunció finalmente.

Entre el 20 de mayo y el 15 de junio de 1971, se cierra el acceso a la Cueva de los Verdes por obras de mantenimiento y conservación. El mismo mes de junio, el Cabildo impulsa nuevas acciones, al acordar en sesión plenaria solicitar un crédito de treinta millones de pesetas para la mejora, acondicionamiento y ensanche de veintiocho kilómetros de caminos vecinales, que comprenden los de Tiagua a Soo por Muñique, de Tinajo a La Santa, de Tías a San Bartolomé por Güime, de Arrecife a Montaña Blanca, y la primera fase del camino de Ye a Órzola. Asimismo, se aprueba el expediente de solicitud de una subvención para la construcción de una tercera planta en el Hospital Insular, que le permitirá alcanzar las cien camas. Y, por último, se acordó solicitar de la Dirección General de Arquitectura la construcción del “Pabellón de Artesanía y Folklore” de la Casa-Museo del Campesino. La agenda de Luis Morales estaba repleta.

La revista de información turística *Costa Canaria* publica el 30 de junio de 1971 un reportaje dedicado a la casa de César Manrique, en Tahíche. Señala que Manrique ha diseñado y dirigido totalmente la construcción de esta casa. Está planificada sobre cinco burbujas volcánicas y un pequeño jameo, distribuyendo los espacios con arreglo a ellas. La casa, a la que aún le faltan algunos detalles, es visitada por cuantas personalidades del arte llegan a Lanzarote, pese a que constituye muchas veces un coto cerrado, ya que el artista no quiere mostrar su obra hasta que no esté totalmente terminada. En agosto,

es *El Eco de Canarias* el que aborda la vivienda de Manrique, apuntando que aún no está totalmente acabada y que, recientemente, ha comenzado una ampliación en la parte baja: unas galerías dan acceso a diferentes salas, desembocando a jardines interiores rodeados por gruesos macizos de lava, que le dan el aspecto de “caverna ultramoderna”.

“Lanzarote es, posiblemente, la isla de nuestra provincia que tiene mejores carreteras”, afirma Nanino Díaz Cutillas en el mes de agosto en *Diario de Las Palmas*. Lo expresa en un artículo de opinión titulado “Carreteras de Lanzarote”:

Prácticamente están cubiertas las rutas principales, aunque es lógico y deseable que se pretendan nuevas mejoras, ya, sea ensanchamiento de vías o en mejoras en el pavimento [...]. Así recordamos, por ejemplo, que no hace muchos años, resultaba algo pesado recorrer la pista de tierra que llevaba desde Janubio a Playa Blanca. Ahora nos encontramos con una carretera en excelentes condiciones y que, por su trazado en el que no existen casi las curvas, es posible atravesar en un tiempo considerablemente más corto [...]. También se advierten mejoras importantes en otras vías, como en la carretera del Norte hasta la mismísima Batería del Río, en la nueva ruta de las Montañas del Fuego [...] que ofrece nuevas y sorprendentes perspectivas de un paisaje que es de por sí una continua sorpresa [...]. Pero se pretende más, mucho más.

Y tanto más... El pleno ordinario celebrado por el Cabildo en septiembre de 1971 acuerda facultar a la Presidencia para proceder al alquiler de un tractor pala con compresor y una guagua con destino a las distintas obras actualmente en ejecución de caminos vecinales y galerías de Famara. El trabajo no cesa, quizá fruto de

lo exitoso del plan trazado por el Cabildo. También en octubre, en nueva sesión plenaria, el Cabildo adjudica las obras de construcción de la carretera de Arrecife al aeropuerto, que se realizará en el plazo de dieciocho meses, una intervención que no acomete la empresa de la Corporación. No obstante, sí se acuerda concurrir a la subasta anunciada por el Ayuntamiento de Haría para la pavimentación de diversas calles, a través de la empresa Vías y Obras Insulares, y ello para evitar que quede desierta. Por último, se acordó someter a información pública los proyectos de caminos vecinales de Tías a San Bartolomé y de Tinajo a La Santa.

El año 1971 concluye con nuevas decisiones relevantes adoptadas por el Cabildo en sesión plenaria celebrada en noviembre. Los principales acuerdos fueron proceder a la redacción de los proyectos de carretera de circunvalación de Arrecife, ensanche de la carretera del aeropuerto a Tías, ensanche de la carretera de Mozaga a Uga, y ensanche de la carretera de Tahíche a Arrieta, así como de las nuevas instalaciones para el Parque Móvil. Asimismo, fueron aprobados definitivamente los proyectos de mejora, acondicionamiento y ensanche de los caminos vecinales de Tiagua a Soo, por Muñique, y de Arrecife a Montaña Blanca, por Güime. Por último, se acordó instalar en la Casa-Museo del Campesino un lagar-bodega y una tahona. El equipo de Vías y Obras trabaja a pleno rendimiento.

A comienzos de 1972, el 5 de febrero, José Ramírez Cerdá ofrece una inusual "rueda informativa" en la que comunica que, a petición del Cabildo, la Subdirección General de Obras Hidráulicas ha aprobado la instalación de una nueva planta potabilizadora con capacidad para 5.000 metros cúbicos de agua, así como 5.000 kilowatios/hora. La importante noticia justificaba la convocatoria de los medios de comunicación. La financiación de las obras correría por cuenta del Estado en un setenta y cinco por ciento, un veinte por ciento como anticipo reintegrable y el cinco por ciento restante sería

sufragado por la Corporación. En seis meses debía presentarse el proyecto, estimándose en dieciocho meses la ejecución de la obra. Se anuncia asimismo que la planta será instalada junto a los depósitos de la DISA, en un solar adquirido a tal fin. Señala la crónica periodística que la “instalación de la planta reseñada, junto con la que actualmente se posee, más las mil doscientas toneladas diarias que produce Famara, hacen una producción total de unas nueve mil toneladas”. Ese mismo día, el pleno del Cabildo aprueba el contrato para la formalización de un préstamo, por cuantía de treinta millones de pesetas, con destino a la ejecución de la tercera fase de las obras de mejora acondicionamiento y ensanche de caminos vecinales.

Muy pronto, al garantizarse el suministro de agua en condiciones seguras, la isla dará un salto cualitativo en su desarrollo. Hasta tanto, en marzo, el pleno del Cabildo faculta a la Presidencia para que se lleven a cabo las obras necesarias tendentes a la mejor conservación del Castillo de San José. En la misma sesión plenaria, se designa una comisión asesorada por el personal de la Oficina Técnica para estudiar el trazado de un camino desde Puerto del Carmen hasta Arrecife.

A la vista del anuncio de subasta de las obras de reparación entre los puntos kilométricos 5,6 y 10,0 de la carretera local de Arrecife a Haría por Teguiise, dependiente del Estado, y, ante la eventualidad de que pudiera quedar desierta por falta de licitadores, la Corporación acuerda presentar proposición para su ejecución, acuerdo que adopta en el pleno del mes de mayo. Más trabajo para Vías y Obras Insulares.

En julio de 1972, se produce un importante acontecimiento para el desenvolvimiento futuro del Cabildo ya que entra en vigor el Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF), que incorpora medidas específicas para promover el desarrollo económico y social de las Islas. En su preámbulo, el REF apunta que una de las finalidades que

persigue es la de vigorizar la capacidad financiera de las corporaciones locales, lo que les permitirá desempeñar un importante papel en la tarea de promover la expansión económico-social del Archipiélago. Por otra parte, del lado del gasto público se garantiza la participación del Estado en la mejora y ampliación de la infraestructura canaria, mediante la inclusión en los Planes de Desarrollo de los créditos necesarios para la financiación de las inversiones públicas. Asimismo, se reforma la Hacienda insular con la finalidad de mejorar sus efectos sobre la economía canaria y fortalecer su capacidad financiera.

En el pleno de noviembre, se acuerda exponer a “la superioridad” el problema que a diario se plantea en el muelle de Los Mármoles por la falta de línea de atraque, y se solicita que sin demora se acometan las obras ya proyectadas de ampliación del muelle en trescientos metros, y que se proceda a la confección del proyecto para otra ampliación de seiscientos metros más, así como al ensanche de la plataforma. Asimismo, se acordó crear en la plantilla una plaza de arquitecto.

En diciembre, el periodista Agustín Acosta Cruz se cuela en el edificio en construcción del Mirador del Río: “Hemos visitado el interior de la obra pese a que un cartelito indicaba ‘Prohibido el paso’ porque la curiosidad pudo más que, en este caso, la obediencia que debimos observar”. Narra la experiencia y se despacha en elogios sobre lo que atisbó. No obstante, la gestión de los Centros Turísticos, entonces directamente adscritos a la institución cabildicia, comienza a generar problemas, por lo que en el pleno de dicho mes se plantea otorgarles personalidad jurídica propia, aunque bajo la gestión directa del Cabildo, facultándose a la Presidencia para que encargue un estudio sobre la posibilidad de estructurarlos como órganos de gestión autónomos.

El Mirador del Río es un nuevo proyecto dentro del programa de puesta en valor artístico de los principales atractivos

insulares. Manrique diseña el centro, cuyo proyecto técnico desarrolla Eduardo Cáceres. Luis repasa la intervención en el Mirador:

El primer proyecto del Mirador era de Enrique Spínola. Era como una casa normal, con puertas y ventanas, pero a César no le gustó. Estaba yo presente cuando César hizo el dibujo que se le llevó al arquitecto Eduardo Cáceres. En el proyecto, el balcón del Mirador no salía tanto hacia afuera. Pero un día César entró por allí y nos dijo: “¡Luis, Soto, esta piedra me la dejan en el balcón!”. César quería el monolito dentro del balcón, y bajó por el acantilado, lo menos quince o veinte metros, y nos dio un susto. Por eso se voló el mirador un poco más de cuatro metros para que el monolito quedara dentro. El balcón abraza el monolito. El problema era cómo hacer un encofrado a cerca de trescientos metros de altura. Y se me ocurrió hacerlo como en los puentes del Charco de San Ginés, donde ya lo había hecho cuando tuvimos que pasar una tubería para el Hospital Insular y no podíamos poner un andamio porque tenían que pasar los barcos por debajo. Colocamos unas vigas, enganchamos las tuberías y esas vigas quedaron metidas dentro de la obra. Se lo conté a don Eduardo Cáceres y me hizo el cálculo. Me gustó mucho trabajar con él, porque yo estaba estudiando y me ayudó a conocer el lenguaje de los arquitectos. Don Eduardo me calculó unas vigas de acero que soportaran el peso del balcón. Abrimos cuatro zanjas desde fuera hacia dentro y una cama grande, lisita, que pudiera empujarse con un gato, y se anclaron atrás con unos bloques de un par de toneladas cada uno para contrapesar las vigas. Metí las vigas, marqué en las vigas los 4,50 metros y las fui empujando para fuera, soldé el otro trozo y el encofrado se hizo colgado de las vigas, cogido con armadura de hierro. Se fundió y sólo se quitó lo que se veía desde fuera. Y ahí está. Únicamente

se cayeron unas tablas al vacío y unos hombres fueron desde Órzola en barco y las quemaron allí mismo.

El otro gran desafío técnico del Mirador del Río fue realizar las bóvedas, nuevamente resueltas con ingenio. Luis Morales evoca la intervención:

Los techos del Mirador son curvos. César hizo un croquis a mano alzada en el bloc que yo llevaba, y dijo de hacer como una burbuja. De ahí las bóvedas. Para construirlas primero intentamos hacer unas cerchas, unos moldes de madera que le pedí a Ramón Martínez, pero el proceso era muy lento. Entonces se me ocurrió lo de los bidones, la piedra hornera, liviana, y el barro lisito antes de fundir el hormigón y el hierro. Mandé cargar todos los bidones de asfalto que se amontonaban en la parte alta de Complejo Polideportivo hasta que venía el barco que se los llevaba. Le dije al maestro Francisco González Rodríguez: “Póngalos de punta hasta la altura de los muros laterales, pero antes de colocarlos ponga un tubo de dos pulgadas a plomo, bien puestito, hasta que pase del techo para arriba, y mida en el tubo la altura que tiene esa bóveda en la parte alta. Ahí vamos a poner bidones, y luego formamos la curva a ojo, midiendo”. Pusimos los bidones y la fuimos redondeando con piedra hornera del malpaís, con piedras cada vez más pequeñas. Luego le pusimos el barro todo revestido, como hacen los escultores con una pieza de hierro. Llamamos a César y dijo: “¡Manos a la obra!”. Después aplicamos el mismo sistema que utilicé yo para hacer las bolas de la Plaza de Las Palmas. Lo única diferencia es que aquello era mucho más grande. Sólo entonces fundimos el techo, hormigonando. Le pusimos el cemento y le fuimos pasando la cuchara hasta que quedaba liso, hasta que cogía brillo.

El remate final del Mirador fue la fachada y la tienda:

La fachada del aparcamiento se hizo más bien para contener y camuflar la obra. Se apartaba a mano la piedra, e incluso tienen líquen, porque siempre César quería que los materiales estuvieran de acuerdo con el entorno. Los muros los hicimos la gente del Cabildo y el equipo privado que hizo el muro de las Montañas del Fuego, pero dirigido por nosotros. Don Eduardo Cáceres no colocó la tienda en su proyecto; esa idea vino más tarde. Como ya estaba hecha la escalera, César tuvo la idea de la tienda. Para nosotros no era tan complicado hacer las escaleras al gusto de César. Él la dibujaba a mano alzada y nosotros, después de trabajar tanto con él, ya sabíamos cómo realizarla. La única escalera que tuvimos que rectificar fue en el Jardín [de Cactus], para subir hasta el molino; la trazamos unas tres veces hasta que salió bien.

En los primeros días de enero de 1973, visita la isla el canciller alemán Willy Brandt y tiene lugar la inauguración del hotel San Antonio en la costa de Tías, de cuatro estrellas y con trescientas sesenta y dos habitaciones, ofreciendo un nuevo impulso al desarrollo turístico. El pleno del Cabildo de ese mes confirma dos iniciativas anteriores. De una parte, se encarga a Óscar Bergasa Perdomo, doctor en Economía y en Derecho, el estudio encaminado a organizar y estructurar las actividades de los Centros Turísticos, de forma que tengan personalidad jurídica y autonomía propias. De otra parte, la comisión de Obras Públicas y Paro Obrero da cuenta del informe que le fue solicitado sobre el trazado de un nuevo camino vecinal paralelo a la costa, en la zona comprendida entre Guacimeta y Puerto del Carmen.

Con motivo de la conmemoración del 18 de julio, y como era

obligado durante la dictadura, se inauguran diversas obras. Entre otras, la ampliación del Hospital Insular, con un presupuesto de 12.515.248 pesetas; el camino vecinal de Teguiise a Soo, presupuestado en 6.843.422 pesetas; y el camino vecinal de Tinajo a La Santa, con 8.054.523 pesetas de presupuesto. A lo largo del año avanza a buen ritmo la construcción del Mirador del Río, hasta que se inaugura discretamente el 24 de diciembre de 1973. “El Mirador del Río se inauguró estando yo de luto por mi madre”, rememora Luis con tristeza.

1973 resultó ser un año difícil para el Cabildo de Lanzarote en el ámbito económico debido al desequilibrio producido en su presupuesto, por el pago, no reembolsado, de diez millones de pesetas que representó el transporte del agua potable realizado por el buque aljibe *Luis de Requesens*. Este gasto, no previsto, mermó las arcas del Cabildo y sus efectos se extendieron hasta el año siguiente, hecho al que se sumaron los efectos de la crisis del petróleo que se desató en la segunda mitad del ejercicio y que se agravó en 1974, y cuyos efectos posteriores coincidieron en España con la muerte de Franco y la recuperación de la democracia, hasta la firma de los Pactos de la Moncloa, en 1977.

XI. Transición política y profundos cambios: Museo Internacional de Arte Contemporáneo (MIAC)

El mes de enero de 1974 se inicia con la confirmación de una noticia anunciada: la retirada de José Ramírez Cerdá. Ausente de sus tareas en el Cabildo por motivos de salud desde hacía tiempo, comienzan a barajarse los nombres de sus posibles sustitutos, a la vez que se habla de nombrarle Hijo Predilecto de Lanzarote, hecho que, sin embargo, no se produciría hasta veintiún años después, a título póstumo, junto con su amigo César Manrique. Por esas mismas fechas, se realizan los trámites para la adquisición de un camión para uso de coche-taller para el Parque Móvil, a la vez que la prensa refleja el mal estado en que se encuentra el Castillo de San José, al ser derribada su puerta de acceso y usarse sus interiores como baños públicos.

Agustín Acosta Cruz realiza una larga entrevista en febrero, en *Diario de Las Palmas*, al presidente en funciones del Cabildo, Antonio Álvarez Rodríguez, quien sustituye a José Ramírez al encontrarse de baja debido a una larga convalecencia. Álvarez hace referencia a los objetivos del Cabildo para el año, destacando en el ámbito turístico la culminación del entonces llamado “Centro Audiovisual” de los Jameos del Agua, obra que califica “de gran trascendencia por su extraordinaria capacidad e incomparable situación para toda clase de manifestaciones culturales, musicales, folklóricas, coreográficas, así como para congresos, certámenes y simposios, a los que prestará un marco de alta calidad y primera magnitud”. Asimismo, adelanta

la adecuación del Castillo de San José como sede de un Museo Internacional de “Arte Moderno”, afirma que se hará realidad el Jardín de Cactus de Guatiza, y anuncia que, en El Golfo, “la próxima gran obra de la Corporación”, comenzarán los trabajos que “habrán de convertir este lugar en la piscina natural más excepcional de Canarias”. Por otro lado, avanza que la Casa-Museo del Campesino “acogerá una escuela de artesanía, donde tendrán cabida desde la cerámica lanzaroteña hasta las labores femeninas de rosetas y calados, y para la venta de sus artísticas obras se abrirán tienditas en las Montañas del Fuego, los Jameos del Agua y el Mirador del Río, permitiendo salvar del olvido las valiosas obras de nuestro artesanado campesino [...]. Sería ocioso añadir que la dirección artística de todas estas obras la llevará nuestro artista César Manrique”. Por último, informa que la declaración del Parque Nacional de Timanfaya “es una realidad que se hará pública en muy breve plazo de tiempo”. Se acaba de perfilar el dibujo trazado años antes.

Agustín Acosta se refiere a Antonio Álvarez como “un conversador de fácil verbo [...]. Nos parece un hombre sincero, ecuaníme e inteligente”. También le pregunta por las carreteras insulares:

Nuestros proyectos para 1974 son amplios y ambiciosos —con-
testa Álvarez—. En caminos vecinales, una vez terminado el
acondicionamiento y asfaltado del de San Bartolomé a Tías, ya
muy adelantado, se iniciará el de San Bartolomé a Tahíche, por
Zonzamas, que, como continuación del anterior, permitirá unir las
carreteras del Norte y Centro, por una nueva vía, ancha y asfal-
tada, con el sur de la isla, descongestionando ese “punto negro
viario” que es la carretera del Sur, entre el aeropuerto y Tías.
Dentro del año, se realizará también el asfaltado de la carretera
vecinal de Uga a Femés, por Las Casitas, y de Femés a La Hoya,
por Las Breñas. Asimismo, el camino vecinal de Mácher a Puerto

del Carmen, carretera muy turística y de trascendencia agrícola. Se acelerarán los trámites de proyectos del camino de Ye a Órzola y acaso pueda realizarse dentro de este mismo año, 1974. Esta es la primera dentro del Plan de Obras, con cargo al crédito del Banco de Crédito Local, en la que figura también el nuevo trazado de la carretera de Guacimeta a Puerto del Carmen y el nudo del camino vecinal de Montaña Blanca a Playa Honda, a su cruce con la carretera del aeropuerto [...] y el camino de Soo a la Caleta ya aprobado, y dentro de Arrecife, el camino de Puerto Naos a Los Mármoles. La nueva carretera de las Playas, con un presupuesto de unos dieciocho millones de pesetas, ya está concluida en el Plan de Obras del año 1974. La antigua carretera bordeando las playas está siendo motivo de una reparación, con explanación, asfaltado y diversas correcciones de curvas y badenes, a expensas de los propietarios de los terrenos favorecidos por la misma.

Más tareas para el diligente Luis Morales. Concluye la extensa entrevista con una referencia al presidente ya que fue “una enorme contrariedad el que una enfermedad, debida a un tremendo desgaste físico en su cargo, alejase del Cabildo a nuestro presidente, Pepín Ramírez, alma del pequeño grupo que, con tanto amor a Lanzarote como entusiasmo en su tarea, trabajó durante doce años en esta corporación”.

Pese a los insistentes rumores, el 1 de abril de 1974 tiene lugar un pleno del Cabildo en el que se elige una nueva Corporación, presidida nuevamente por José Ramírez Cerdá, y con Francisco Gómez Ruiz como vicepresidente. La novedad es que deja de estar presente Antonio Álvarez Rodríguez, una de las personas clave en el proyecto de isla ejecutado bajo la Presidencia de Ramírez Cerdá. También en abril tuvo lugar una reunión en el Cabildo en la que se trató la celebración del Primer Certamen

Internacional de Artes Plásticas de Lanzarote, que tendría como marco el Castillo de San José, previsto para la segunda quincena de septiembre de 1975. A tal fin, el Castillo sería sometido a una profunda reforma. Seguidamente se constituyó el Patronato del Certamen, impulsando el proyecto de creación del Museo Internacional de Arte Contemporáneo, hecho que se concreta en junio. El día 22, se procede a la firma el Convenio de Cooperación Cultural suscrito por la Delegación Nacional de Cultura, el Cabildo de Lanzarote y el Ayuntamiento de Arrecife, y que, en sus bases recoge que “el Cabildo de Lanzarote se compromete a realizar las necesarias obras de acondicionamiento, restauración y conservación del Castillo de San José”. Luis Morales estuvo al frente de la rehabilitación de la fortaleza:

El Castillo de San José era un polvorín de los militares. Cuando se llegó a un arreglo con el Ejército, empezamos por limpiar por dentro, en la época de don José. A la nave de abajo le habían añadido unos arcos de hormigón y mampostería, y la piedra estaba toda encalada. La dejamos limpia con un chorro de arena a presión. Se limpió todo sin pensar en el restaurante de abajo. Para ver el aljibe había que subir al techo. César subió y dio la idea de conectar el bar con el museo por el aljibe, perforando el muro de cuatro metros. Después lo acabó don Francisco Gómez. El pavimento que está delante es de un croquis que me hizo César. Aprovechamos los adoquines del muelle viejo, y los compramos. Después vino la idea de quitar el aljibe que estaba al lado del castillo, que parecía un cementerio, y ponerlo donde está ahora. César me hizo numerar todas las piedras y las pusimos tal cual en el sitio nuevo. Y dentro también está el aljibe, con la misma medida. César quiso que sólo estuviera yo, nadie más... Todo lo hice con arreglo a las ideas de César. Primero

César hizo un dibujo de la idea y don Eduardo Cáceres lo pasó a los planos.

La última aportación de la era de José Ramírez al frente del Cabildo ve la luz en agosto de 1974. Ese día se rubrica el Decreto 2615/1974, de 9 de agosto, en el que se autoriza y se hace pública la creación del Parque Nacional de Timanfaya. El artículo cuarto recoge: “Las instalaciones y servicios existentes en el recinto del Parque Nacional de Timanfaya, creados por el Cabildo Insular de Lanzarote con anterioridad al presente Decreto, continuarán bajo la administración y gestión de la citada excelentísima Corporación Insular”. La primera Ley de Parques Nacionales fue aprobada en 1916. Constaba de tres artículos y propició que España fuera uno de los países pioneros en Europa en la apuesta por la protección de la naturaleza. Dicha ley recogía el concepto estético y paisajístico de parque nacional, bajo el que se declararon, en 1918, los dos primeros parques nacionales españoles, el de la Montaña de Covadonga (actual Picos de Europa) y el de Ordesa. Las Cañadas del Teide y la Caldera de Taburiente fueron declarados en 1954.

En agosto, se desatan de nuevo los rumores sobre la sucesión de José Ramírez, hasta que Francisco Gómez Ruiz le sustituye en la Presidencia del Cabildo el 20 de septiembre. Luis Morales había permanecido junto a José Ramírez desde 1955, durante diecinueve años, primero en el Ayuntamiento de Arrecife y en el Cabildo después.

Al despedirse, intervino Ramírez Cerdá destacando la labor del capataz general de la Corporación, Luis Morales Padrón; del ex vicepresidente, Antonio Álvarez Rodríguez; del inspector de Arbitrios de la entidad, Vicente Rodríguez; y del artista César Manrique. Estas son las únicas personas citadas expresamente por José Ramírez agradeciendo sus servicios cuando dejó la Presidencia. Luis Morales

sobresalió gestionando bien el presupuesto de Vías y Obras. Recibía cada año copia del Presupuesto y se administraba para gastarlo correctamente. Con motivo de su proclamación, Francisco Gómez Ruiz se refirió a su antecesor:

No puedo concluir sin rendir homenaje, aun cuando sea pálida y brevemente, al presidente que hoy nos deja: don José Ramírez Cerdá. Creo que difícilmente podrá olvidarse su acertada gestión, durante tantos años, al frente de esta Corporación. Es más, me atrevería a decir que pocas etapas de esplendor ha habido como la desarrollada bajo su mandato. Huelgan las palabras. Quedan como hitos perennes de su labor todas las obras que, día a día, han ido cambiando la semblanza de la Isla. Realizaciones difícilmente superables, que sólo su tesón, su capacidad de trabajo, su dedicación al cargo y amor a la Isla, ayudado por la Corporación y sorteando innumerables inconvenientes, ha podido llevar a feliz término. En tal sentido, como lanzaroteño, me siento obligado a darle las gracias; como miembro de la Corporación que presidió, orgulloso de haber formado parte de ella; y, personalmente, agradecido por la confianza que, inmerecidamente, depositó en mí.

Se despidió el pionero, el hombre que, de la mano de César Manrique, encabezó un proyecto renovador y modernizador de isla que supo llevar a la práctica. Innovador y valiente, se manejó en un contexto difícil y complejo para llevar a término, con perseverancia y tenacidad, su gran causa: Lanzarote. Generoso y desprendido, hombre honesto y de pocos amigos, pero gran amigo de sus pocos amigos, derrochó energía y una gran capacidad para administrar y gestionar recursos muy escasos.

Con su marcha se irían diluyendo, hasta desaparecer con el paso del tiempo, los largos trayectos de los sábados dedicados

a hacer un seguimiento de las distintas obras que ejecutaba el Cabildo por toda la geografía insular, acompañado por César Manrique, Antonio Álvarez, Jesús Soto y Luis Morales. Ramírez, Álvarez y Manrique se trasladaban en el taxi de Machín, y Soto y Morales en el *jeep* de Vías y Obras que utilizaba para sus desplazamientos y conducía el propio Luis Morales. Unas visitas que preparaban Ramírez y Morales los viernes y que, a menudo, ambos repetían los domingos.

Al publicarse *Actas de Constitución del Cabildo de Lanzarote*, en 1988, Marcos Guimerá Peraza, prologuista del libro, se detiene en José Ramírez Cerdá:

En las actas que ahora ven la luz constan todos los integrantes de las distintas Corporaciones. De ellos, y dado que fue quien por más tiempo presidió el Cabildo y ser a quien se debe —según es público y notorio— el arranque de la Isla, séame permitido —y con ello termino esta introducción— citar un solo nombre: el de José Ramírez Cerdá, tristemente ya no entre nosotros, que dedicara a la Corporación tres lustros de su existencia, entre los años 1960 y 1974, sentando las bases de una lúcida planificación del futuro de Lanzarote, el Plan Insular de Ordenación.

La Presidencia de Ramírez Cerdá coincidió con la etapa del desarrollismo español en los sesenta, que concluyó en 1973, con la crisis del petróleo, cuyas consecuencias en España se extendieron varios años al coincidir con el fin de la dictadura y la recuperación de la democracia. Se cierra un ciclo y comienza otro. Pero, de momento, Francisco Gómez Ruiz, sigue adelante con el plan trazado.

En octubre, se constituye el Patronato del Certamen de Artes Plásticas, con visita incluida al Castillo de San José, que será su sede y, en diciembre, el nuevo presidente ofrece unas declaraciones a la

revista *Costa Canaria*, en las que se refiere al futuro Auditorio en los Jameos: “De cara al futuro se piensa en el Centro Audiovisual de los Jameos del Agua, enclavado en el mismo Jameo, bajo tierra, y que albergará a unos seiscientos espectadores, programado para dar cabida a espectáculos tan maravillosos como ballet, conciertos, teatro, cine, etc., y por otra parte, también se piensa en el acondicionamiento del conocido Cráter del Golfo”. Hay una política de continuidad con los proyectos anteriores que se plasma en la sesión plenaria de febrero de 1975, al conseguirse una subvención para las obras del camino de acceso y las obras de reparación del Castillo de San José, acordándose la ejecución por administración directa a través de Vías y Obras Insulares, como en tantas otras ocasiones en el pasado.

En 1975, Manrique reconstruye la ermita de Máguez en la que realiza un mural de piedra volcánica instalado en el altar. Luis Morales también participó en aquella acción:

La iglesia de Máguez es de nueva construcción, pero en realidad es una copia de la vieja, aunque más grande. Lo realmente nuevo es el mural de César, hecho con cantería, que se colocó y luego se fue tallando con los pedreros. César daba la idea y Soto y yo lo hacíamos. La iglesia antigua estaba un poco más abajo. La placita la adaptamos un poco, como en Femés, en Arrecife...

En octubre se informa de que el Cabildo acometerá en breve las obras de la nueva carretera de Órzola, “que tendrá un trazado distinto al actual y [...] más interesante desde el punto de vista turístico, por cuanto atravesará todo el malpaís de La Corona arrancando desde los Jameos del Agua”. El presupuesto de la primera fase de la obra se cifra en nueve millones de pesetas. Ese mismo mes, se someten a información pública proyectos de obras de los caminos

vecinales intersección de la carretera GC-720, Arrecife a Yaiza y de Montaña Blanca a Playa Honda por Güime, y la mejora, ampliación y pavimentación de los caminos de Playa Blanca a Papagayo, de Femés a Uga por Las Casitas, de San Bartolomé a Tahíche por Zonzamas, y del aeropuerto a Matagorda por Guacimeta.

A partir de noviembre de 1975, se abre una nueva etapa en España. Da comienzo la transición política y sus efectos comienzan a notarse también en el sector privado y en el Cabildo, ya que a primeros de diciembre el pleno declara de urgencia la adjudicación directa de las obras de pavimentación de los accesos al caserío de Uga a la empresa Construcciones Insulares Generales S. A. (CIGSA), y, con esta decisión, comienza el declive de la empresa del Cabildo, Vías y Obras Insulares, en la que había recaído la responsabilidad de proveer la isla de las infraestructuras básicas durante el mandato de José Ramírez.

El 20 noviembre de 1975 muere Franco. La descolonización del Sáhara dificulta cada vez más el acceso de la flota pesquera insular al banco canario-sahariano y comienza el canto del cisne del sector. Asimismo, se configura un nuevo escenario protagonizado por partidos políticos y sindicatos que reivindican derechos y libertades.

El nuevo año de 1976 da paso al acto de apertura y presentación del Castillo de San José, una vez finalizadas las obras realizadas con vistas al Primer Certamen Internacional de Artes Plásticas. El acto tuvo lugar el 21 de febrero. A finales de año, el 9 de diciembre, tuvo lugar la inauguración del Museo Internacional de Arte Contemporáneo-Castillo de San José, con la exposición de la obra de ciento sesenta y un pintores y treinta escultores pertenecientes a dieciséis países. En diciembre también empiezan las obras de la carretera a Órzola, de veintiún kilómetros de longitud.

Durante 1977, siguen a buen ritmo —“dentro de las posibilidades económicas del Cabildo Insular”— las obras de acondicionamiento

del “Centro Audiovisivo” de los Jameos del Agua. El día 23 de abril, Francisco Gómez Ruiz deja la Presidencia del Cabildo. Le sustituye Agustín Acosta Cruz, y en mayo tiene lugar un acto íntimo de apertura de la Casa-Museo del Campesino, realizado bajo la dirección artística de César en estrecha colaboración con Jesús Soto. Ese mismo mes, el Ministerio de Información y Turismo concede tres millones de pesetas para la finalización del “Centro Audiovisual” de los Jameos del Agua.

Francisco Gómez Ruiz fue consejero del Cabildo del 1 de abril de 1971 al 1 de abril de 1974. Estuvo al frente de la Consejería de Vías y Obras y fue presidente en funciones, casi un año, con Antonio Álvarez de vicepresidente. Presidió la Corporación entre el 20 de septiembre de 1974 y el 23 de abril de 1977:

Tuve un trato cercano con Luis Morales, una bellísima persona. Trataba a los trabajadores como compañeros y estos le respetaban. Era el brazo derecho de Pepín. Conocía su oficio, y era correcto y amable en el trato. Captaba las ideas de César y ambos se entendían bien. Luis respetaba mucho a César y lo admiraba. Pepín estaba en el día a día con Luis Morales; yo no, pero continué con el proyecto y terminé el Mirador del Río estando de presidente en funciones, la carretera de las Playas en la costa de Tías, el Museo de Arte Contemporáneo, y avanzamos con las obras en el Monumento, entre otras.

El 13 de octubre, los reyes de España visitan la isla e inauguran el “Centro Audiovisual” de los Jameos del Agua. César Manrique adelantó a la prensa que “detrás de este Centro Audiovisual hay una gran cascada y más atrás se han descubierto tres lagos naturales que dentro de poco tiempo se piensa poner también a disposición del público”. Se proyectó un audiovisual de Ildefonso Aguilar titulado *Timanfaya*, preparado expresamente para el acto. En días

posteriores, comienza a generalizarse el término Auditorio de los Jameos del Agua, aunque está inacabado, sobre todo a falta de la instalación de una cúpula.

A lo largo de 1978, se realizan diversas gestiones para conseguir fondos para concluir el Auditorio, incluido el propio César Manrique —en Madrid con el ministro de Turismo—, que fructifican a finales del año. En septiembre, se acepta la adjudicación del Ayuntamiento de Tinajo a la empresa Vías y Obras Insulares para la total ejecución de las obras del polideportivo municipal de aquella localidad, cuyo presupuesto asciende a 9.106.136 pesetas.

Lanzarote, como el resto de España, inicia una nueva era tras el proceso de redacción y posterior entrada en vigor de la Constitución española. Una de sus consecuencias es el cambio radical de las reglas del juego político y administrativo para los Cabildos, en marzo de 1978, al reconocerse el autogobierno provisional del Archipiélago. Se crea la Junta de Canarias con carácter transitorio, que tendrá importantes competencias económicas hasta la aprobación del Estatuto de Autonomía. A partir de ese momento, la Junta de Canarias se ocupa de la coordinación de los entes locales canarios y la promoción del desarrollo regional equilibrado, entre otras funciones.

Nicolás de Páiz Pereyra es nombrado nuevo presidente del Cabildo el 10 de octubre de 1978. Preside una comisión gestora que se encarga de la administración del Cabildo hasta las elecciones de 1979. A finales de año la prensa recoge que César Manrique está realizando el Jardín de Cactus. Se aprovecha el escenario natural, en medio de una antigua zona de extracción de rofe, y se escalonan unas terrazas para plantar diversas especies de cactus. Luis Morales también trabajó estrechamente con el nuevo presidente:

Con todos los presidentes mi relación fue muy buena, pero unos tenían más confianza en mí: don José y después don Nicolás

de Páiz. Con don Nicolás, en su primera etapa, hicimos el cierre entre El Charco y Puerto Naos, tarea de la que se ocupó Juan Brito un sábado y para ello le prestamos las máquinas. El emisario no funcionaba, Naos estaba horrible y había riesgo de enfermedades. Se lo dije a don Nicolás y abrimos los ojos al lado de la Rocar, en el codo del dique de Naos. La idea de César era volver a conectar el Charco con Naos, y había incluso una maqueta que se presentó en el Jameo. César insistía en seguir el paseo hasta la Rocar y el varadero del dique de Naos, pegado a la muralla.

Tras las primeras elecciones democráticas, Antonio Lorenzo Martín accede a la Presidencia del Cabildo el 19 de abril de 1979. A partir de enero de 1980, los Centros Turísticos comienzan a operar como un órgano de gestión autónomo, y lo mismo se piensa hacer con “la otra estaca que tiene clavada la Corporación con la empresa ‘Vías y Obras Insulares’, que se reconvertirá en empresa autónoma al servicio de toda la isla”, según recoge la prensa.

En el ámbito de los Centros Turísticos, Antonio Ramos Díaz *Toñín* es una de las personas que trató de cerca a Luis Morales. Conservador de los Centros Turísticos hasta 2014, llega al Cabildo en 1968:

A Luis Morales lo fui conociendo poco a poco. Una bella persona, un buen amigo y un buen director de obras. Es un hombre bromista y contaba sus chistes. Y buen padre de familia. Luis es un caballero. Empezó desde abajo y daba soluciones a problemas complejos con los pocos recursos que había en aquella época. El Cabildo se convirtió en una institución respetada porque sus trabajadores hacían un trabajo muy digno y de interés general, aumentando el prestigio de la institución y de los que trabajaban en ella. Se gastaba y se invertía bien, se administraba bien. Era un orgullo trabajar en el Cabildo.

Toñín Ramos descubre con el paso del tiempo que “Luis Morales era la mano derecha de César Manrique en todas las obras de los Centros Turísticos”, según sus propias palabras:

Luis entendía a César a la perfección. Incluso mejoraba los diseños que le entregaba César. También escuchaba mucho a los trabajadores y aceptaba sus sugerencias, al igual que César: cómo ejecutar una idea, qué materiales emplear... Luis tenía buena relación con Santiago Hernández, Federico Padrón... Trataba muy bien a los trabajadores. Todas las mañanas, temprano, organizaba el trabajo y se iba a tomar el cortado al bar El Marino, en Valterra, propiedad de su amigo Félix Álvarez.

Enfatiza la entrega a su trabajo no sólo por parte de Luis Morales, sino de toda una generación de trabajadores públicos:

Aquella generación hicimos lo que pudimos, con cariño y echándole las horas que hiciera falta. Para muchos de nosotros ha sido una vida de dedicación plena al Cabildo y a Lanzarote. Por Lanzarote y por el Cabildo se hacía lo que hiciera falta. Todos estábamos comprometidos, por eso todo salió como salió. El reconocimiento a todo aquel equipo humano de los Centros es una asignatura pendiente del Cabildo y de Lanzarote.

En abril llegan buenas noticias, ya que el Ministerio de Turismo parece estar dispuesto a hacer una aportación de quinientas mil pesetas para el Jardín de Cactus, y el Ministerio de Cultura entrega el proyecto para la terminación de la cúpula del Auditorio de los Jameos, para que pueda estar terminada para los festivales de música previstos para finales de año. La cúpula la resuelve Luis:

En la parte alta del Jameo hay una cúpula pequeña. Cuando íbamos a construirla, César preguntó si tendríamos que hacer lo mismo que en las bóvedas del Mirador del Río, con moldes de barro, y le dije “aquí no, ya tengo pensado cómo lo haremos”. Poníamos una hilera de bloques diarios, virados hacia arriba para meter hormigón en los huecos, e íbamos cerrando el círculo cogiéndolos con trincas. Ese techo está semiarmado. ¿Y cómo se me ocurrió? Pues porque lo tenía que hacer yo; y uno piensa cómo. César daba la idea y nosotros teníamos que pensar cómo ejecutarla.

El pleno del Cabildo celebrado en diciembre de 1980 aprueba acometer una serie de obras de interés insular por un importe global de ciento cincuenta y dos millones de pesetas. Según refleja la prensa, se recurre nuevamente “al sistema de presupuestos extraordinarios que permitirán dar ocupación al personal de Vías y Obras, cuyo visado de cuadros laborales finalizaba el último día de este año, consiguiéndose recientemente una nueva prórroga. Este sistema de presupuestos extraordinarios permitirá que este personal se nutra de ellos ejecutando directamente las obras en ellos incluidos, es absurdo y peligroso seguir nutriendo los devengos de este personal del presupuesto ordinario. Se seguiría con soluciones de parche, pero al fin y a la postre son soluciones, el único problema será ver lo que dicen al respecto las empresas de construcción”.

La relación de obras propuestas en principio son las siguientes: caminos vecinales de El Islote de la Vieja a El Golfo; de Masdache a Conil y de Masdache a La Vegueta, por El Peñón; terminación del camino de Uga a Playa Quemada; e intersección Órzola-los Jameos. También se consignan partidas para la reparación de la escultura *Fecundidad*, que presentaba un estado lamentable desde hacía años; obras en el Jardín de Cactus; y nuevo Parque Móvil (primera

fase). Por último, se acordó solicitar el cambio de uso de unos cinco millones de pesetas destinados a un hotel de los Jameos para obras de adecuación y embellecimiento.

Luis Morales y su equipo siguen trabajando sin desmayo, ahora bajo la Presidencia de Antonio Lorenzo Martín, consejero del Cabildo con la gestora presidida por Nicolás de Páiz Pereyra, y presidente del 19 de abril de 1979 al 23 de mayo de 1983:

Conocía a Luis Morales antes de llegar al Cabildo, incluso conocí a su padre, una persona muy tratable. Me llevó muchas veces a ver obras, como la presa de Mala o las galerías de agua en Famara. Luis ejecutó una galería nueva, más al este, más alta, siguiendo las instrucciones de Telesforo Bravo. Luis nos explicaba las obras. Siempre fue una persona exquisita y humilde, que dirigía un equipo muy eficaz.

Muy pocos saben que la fachada del cementerio de San Román, en Arrecife, es una propuesta de Luis Morales Padrón:

Fui un día porque don José Ramírez estaba haciendo el panteón familiar. Ya no estaba de presidente del Cabildo. Me había pedido que me acercara a ver cómo llevaban la obra. Al llegar, me encontré a don Antonio Cabrera, alcalde de Arrecife, junto a otras personas. Don Antonio me dijo que iban hacer la entrada al cementerio. Tenían el muro y el portón, nada más. “¿Y qué van a hacer?”, le dije. “¡Pero si ya la tienen hecha!”, comenté a continuación. “¿Usted no ve la entrada del cementerio viejo, que estaba al lado del Cabildo nuevo? Pues cójala, numere las piedras, desmóntela y recolóquela aquí”, sentencié. Era lo mismo que hicimos en el Castillo de San José. Más tarde oí decir que la idea fue de otro... Pero, bueno, lo importante es que ha quedado bien. Es ingrato

hacer cosas y que después te las quieran quitar. En el Cabildo, los que siempre me salvaban eran César y don Antonio Álvarez.

En 1981, en una de sus comparecencias ante los medios de comunicación, César Manrique sigue refiriéndose a su proyecto de crear el Jardín de Cactus, sin que se produzcan avances. Mientras tanto, el número de turistas nacionales y extranjeros sigue aumentando y roza los doscientos mil a final del año. Estos incrementos se reflejan a su vez en la cifra de visitantes a los Centros Turísticos, que no deja de crecer año tras año, y que, en 1982, superan los setecientos ochenta y tres mil de pago.

El pleno del Cabildo celebrado en abril de 1982 aprueba dos certificaciones de comienzo de obras: el acceso al Auditorio de los Jameos del Agua y una sala de exposición de artesanía en la Casa-Museo del Campesino. Ese mismo año se incorpora al Cabildo José Onieva Martell, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y jefe de la Oficina Técnica del Cabildo desde 2008:

Cuando yo llegué, Luis Morales llevaba sobre todo asfaltado. El asfaltado lo ejecutaba el Cabildo con medios propios, primitivos, pero se hacían las obras con mucho personal y mucha dedicación, con procedimientos que no venían en los libros. Recuerdo mi primer día con él. Íbamos del Monumento a la Villa, en el *jeep* de Luis. A la altura del Complejo me dice: “Don José, ¿no le parece que la carretera tan recta parte el paisaje en dos?”. Me quedé boquiabierto. “Este hombre tiene una sensibilidad especial”, me dije. En mi primera semana, empecé a explicar el regado por penetración, y Luis Morales me corrigió. Nada más llegar observé el amor que se ponía en el pequeño detalle. Los pequeños detalles te dan la excelencia. El objetivo de Luis era la búsqueda de la calidad, más que la búsqueda del bajo coste o

acortar los tiempos de ejecución de las obras, lo cual ilustra cómo era la isla en aquel tiempo. Se empleaba mucha mano de obra, pero los costes eran bajos y la calidad alta.

La relación entre José Onieva y Luis Morales fue estrecha hasta la jubilación del encargado general del Cabildo:

Luis era muy respetuoso y de un trato exquisito con sus jefes y sus subordinados. Aquí se tutea mucho, pero Luis trataba de usted a todo el mundo y, con él, el trato de usted no se hacía distante. Con sus trabajadores era muy respetuoso, pero muy exigente. Vivió para su isla y para el Cabildo. Un hombre súper dedicado a su trabajo en una época sin teléfonos móviles, ni emisoras, en las que organizar el trabajo era muy difícil y había que sincronizar el personal y los materiales. Luis se merece el máximo reconocimiento.

Asimismo, Onieva tuvo la oportunidad de observar la complicidad que tenían César Manrique y Luis Morales en las intervenciones que se acometían en los Centros Turísticos:

Luis Morales trabajaba ajeno a su ego. Estuvo muchos años con César y lo leía a la perfección. Luis era prudente y pedía la aprobación, pero tenía buen gusto. Luis alababa y agradecía, era un encargado responsable, que velaba por los intereses del Cabildo, que eran los de la isla. Él y su personal eran los brazos derechos de los detalles que quería César. Se notaba el cariño puesto en cada piedra. César estaba encantado con Luis. Era el amor por el trabajo bien hecho. El propio Luis es en gran parte obra de César. César hizo lo mismo con el personal: se detenía en cada persona transmitiéndole ese amor por las cosas bien

hechas y la gente lo vivía con intensidad. Lanzarote era una ilusión colectiva.

El grado de entendimiento entre Manrique y Luis Morales era tal que, en alguna ocasión, Luis llegó a cambiar alguna idea de César sin consecuencia alguna, como recuerda José Onieva:

El túnel del Jardín de Cactus lo hizo Luis a semejanza de las galerías de Famara. Cuando estábamos con esa obra, César solía estar fuera de la isla hasta quince días y daba las instrucciones a Luis antes de irse, pero este a lo mejor cambiaba alguna cosa y algún trabajador se lo recordaba: maestro Luis, don César no dijo eso. A la vuelta de César, Luis le explicaba las razones de algún cambio y César lo felicitaba. El grado de sincronización y entendimiento entre César y Luis era tal que César se podía ir de viaje una temporada y aquello seguía funcionando. No recuerdo nada de Luis Morales que César corrigiera y lo echara para atrás.

Tras las elecciones de 1983, entra en funcionamiento el Estado de las Autonomías en Canarias, propiciando un nuevo marco de descentralización administrativa, en el que el Gobierno y el Parlamento canarios desempeñarán un papel central en el desarrollo de la isla, incluidas inversiones, gastos y transferencias. El proceso se había iniciado en 1978.

XII. El Jardín de Cactus, la última gran aventura

El 23 de mayo de 1983, Enrique Pérez Parrilla es investido presidente del Cabildo. Transcurrido un año de gobierno, se difunde la noticia de los trabajos de cierre del Jameo de La Cazuela, así como la inminente realización de una serie de reformas en los Jameos: cocina, servicios de hostelería, restaurante y montacargas. Las reformas incluyen la reconversión del fallido hotel en un museo de piedras volcánicas, por importe de varias decenas de millones de pesetas aportados por la Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias. La dirección y la mano de obra correría a cuenta del Cabildo de Lanzarote. Asimismo, se retoma la finalización del Jardín de Cactus.

Las obras continúan en los siguientes años en los Jameos y la Casa-Museo del Campesino, adquiriéndose —junto a esta última— una parcela que, más adelante, acogerá el Centro de Venta de Artesanía, consignándose partidas procedentes de fondos propios del Cabildo así como aportaciones recibidas de las Administraciones central y autonómica.

Enrique Pérez Parrilla fue presidente del Cabildo entre 1983 y 1987, entre 1994 y 1995, entre 1997 y 1999 —mandato que coincide con la jubilación de Luis Morales— y entre 1999 y 2003:

En su trabajo, Luis Morales era un hombre muy discreto, una persona agradable. Y sabía estar. Pasaba muy desapercibido, pero

fue el mejor intérprete de César Manrique. Un hombre de una gran inteligencia natural y con mucha sensibilidad, tratándose de una persona sin formación reglada. Creo que el contacto con César Manrique le hizo desarrollar una gran sensibilidad. Luis Morales sabía llevar muy bien a César y, al final, se hacía lo que él creía. A César se le ha atribuido erróneamente la mala fama de que sus intervenciones costaban mucho, pero es al revés: César era un hombre muy práctico, muy pragmático. Nunca vi a César echarle un pleito a Luis. La gran virtud de César es que le decía a un pedrero: “¡Tú sí eres un artista!”. César trataba muy bien a la gente humilde.

Pérez Parrilla evoca con simpatía que Luis Morales solía decirle: “Don Enrique, don José iba todas las semanas a ver las obras...”, en su afán por dar cuenta del trabajo realizado:

Luis Morales era un mandamás, pero no a la usanza de la época. Tenía hilo directo con el presidente. Era una persona importante dentro del Cabildo y todos lo sabían. Tuvo a su cargo muy buenos trabajadores, buenas personas, implicadas con su deber, que vivían lo que hacían como si fuera propio. Sentían cariño por el Cabildo y se sentían partícipes de algo importante. Luis era un buen jefe y velaba por los intereses del Cabildo. Luis Morales es del tipo de personas poco reconocidas, como Antonio Álvarez. Aquella fue una época irreplicable.

El Jardín de Cactus fue la última obra de César Manrique en Lanzarote, pues decidió no participar en el Mirador de El Golfo que proyectaba el Cabildo. Era un secreto a voces que recogen los medios de comunicación en 1988, mientras Manrique comienza a decir que el Jardín será una obra homenaje a Pepín Ramírez. Se relanzan

las obras del Jardín de Cactus con una inyección de cincuenta millones de pesetas tras una operación de crédito que también contempla ciento veinte millones para maquinaria del Parque Móvil. En este período, se impulsa la reconversión de la vieja idea del hotel en los Jameos en la Casa de los Volcanes, con un enfoque científico y pedagógico, y se construye el Centro de Venta de Artesanía en la trasera de la Casa-Museo del Campesino. Durante muchos años, poco a poco, Luis Morales fue propiciando pequeños avances en el Jardín de Cactus:

Para el Jardín de Cactus primero se compró el molino y las fincas de alrededor, en la época de don José Ramírez, cuando ya estábamos trabajando en el Jameo. Sólo estaba el tronco del molino y la cueva de donde se sacaba el picón. Era un vertedero. Se limpió y se habló con los vecinos, de casa en casa. César estaba empeñado en que se hiciera el Jardín desde el principio. El primero que empezó el Jardín fue Pepín. Arregló el molino e hicimos unos primeros muritos. Se gastó un poco de dinero y la obra se paró. Pero cuando necesitábamos escombros para una carretera, lo sacábamos de allí y a la vez íbamos excavando. Casi todo el escombros se usó de relleno en la carretera del Jameo a Órzola, y de Teguiise a Guatiza, por Teseguite. El hoyo era muy grande y nos obligaba a hacer jardineras para que los muros no fueran tan altos. Los monolitos eran naturales, y según se sacaba el relleno se fueron descubriendo. Alguno se partió y lo reparamos. Poco a poco fuimos limpiando el Jardín aprovechando el material para los caminos vecinales, a iniciativa mía.

En enero de 1987, fallece José Ramírez Cerdá y, finalmente, el 20 de marzo, una vez concluida la cúpula, se inaugura el Auditorio de los Jameos del Agua, por parte de Don Juan de Borbón y Battenberg,

padre del rey Juan Carlos I. Poco después, Nicolás de Páiz Pereyra es designado presidente, el día 30 de junio. Con Nicolás de Páiz y bajo la dirección de Manrique, Luis Morales encabeza la conclusión del anhelado Jardín de Cactus:

Siendo presidente don Antonio Lorenzo, se iba a hacer la entrada al Jardín, parecida a la iglesia de Guatiza, pero a César no le gustó. Se hizo la estructura, en bloque, pero sin revestir, y cuando ya estábamos terminando se vio que el pórtico no casaba con el molino, y se tiró. Después se siguió excavando, pero quien trabajó con fuerza para terminarlo fue don Nicolás de Páiz, a partir de 1987. César tenía un dibujo y se lo pasó a la Oficina Técnica, y sobre esos planos nos pusimos a trabajar. Hubo que cambiar algunas cosas sobre la marcha porque, por ejemplo, el lago al final es un poco más grande y se reubicó delante de la tienda, o el taro de entrada, que César corregía con notas y dibujos en el mismo plano de planta. César quería el molino en blanco y lo demás todo en piedra. La vegetación la iba viendo César con don Estanislao González, y el terreno se preparaba para plantar los cactus. Debajo del pavimento de piedra del Jardín hay arena. Como se hacía con los adoquines, se ponía arena húmeda, con la cara buena de la piedra hacia arriba. Si algo se reforzaba con un poco de cemento, y se manchaba la piedra, se le aplicaba chorro de arena a presión y se limpiaba. En el Jardín no participó Soto, y tampoco en el Castillo de San José. En el Jardín de Cactus yo estaba fijo consultando con César.

En enero de 1989, César Manrique, director del proyecto, y Estanislao González, experto en botánica, plantaron los primeros cactus en el Jardín de Guatiza, instantánea que fue fotografiada por

el estrecho colaborador de César y jefe inmediato de Luis Morales, el aparejador Esteban Armas Matallana.

Cuando el Cabildo compró el centro cultural El Almacén a César Manrique, en la época de Nicolás de Páiz, Luis Morales recuerda que “hicimos unas reformas dirigidos por el propio César”, prestando de nuevo su experiencia en otra creación de Manrique, esta vez en Arrecife.

Finalmente, el 17 de marzo de 1990 se inaugura el Jardín de Cactus. En el acto, César Manrique hizo entrega de una placa “a su discípulo” Luis Morales, “por su gran labor”. Este acto marcó el definitivo cierre de una época: César recordó a su amigo Pepín Ramírez y tuvo palabras de agradecimiento a Luis Morales.



XIII. Los noventa, el adiós de un autodidacta

Entre junio de 1991 y junio de 1995, el Cabildo conoce tres presidentes. En 1992 fallece César Manrique. Ya nada será igual para Luis Morales, y seguramente tampoco para el Cabildo y para Lanzarote:

El día que murió César, estábamos don Esteban Armas y yo en la Fundación César Manrique para consultarle cosas sobre el Charco de San Ginés. “¿A qué hora vamos al Charco?”, le preguntamos. “A las dos”, dijo César. “A las dos no puedo yo”, le dije. A esa hora yo tenía que estar en el Parque Móvil. “Si no puede ahora lo dejamos para mañana”, contestó. Si le espero, a lo mejor estaría vivo. Se me ha quedado eso metido en el cuerpo.

Es el propio Luis Morales, al frente de un escogido equipo, quien se ocupa de la tumba de Manrique en el cementerio de Haría. Al poco, el 10 de octubre de 1992, Luis Morales pasa a formar parte del Patronato de la Fundación César Manrique. Cesó, a voluntad propia, el 20 de junio de 2009. En palabras del presidente de la institución cultural:

Era deseo de César que Luis formara parte del Patronato, aunque él no quería. Quisimos reconocerle la labor que había hecho. Todavía hoy le consultamos aspectos de la obra de César. En la Casa-Museo de César Manrique en Haría le consultamos y lo que nos dijo funciona. Es un especialista y conoce muy bien su

profesión. Siempre ha sido prudente con la obra de César a la hora de posibles interpretaciones.

En la década de los noventa, Luis Morales Padrón participa en la conclusión de las obras del Charco de San Ginés, cuya recuperación y acondicionamiento comenzó en 1984:

La muralla de la playa de El Reducto, hasta la Peña del Camello, la hizo mi padre, en la época de don Ginés de la Hoz. Esa manera de trabajar la aprendí con mi padre, y luego la apliqué en el Charco de San Ginés. César hizo un croquis y el Ayuntamiento lo llevó a un plano en condiciones. César quería que se hiciera como todas las murallas de la marina de Arrecife, y pidió que yo me ocupara de supervisar las obras. Primero pensó en hacer unas islitas en medio, pero luego propuso unos chorros de agua a presión para proyectar sobre las gotitas de agua, como si fueran unas pantallas. También quería abrir el pasadizo entre el Charco y Naos, pero como la bahía estaba contaminada, propuso una conexión por la ribera del Islote del Francés hasta la trasera del dique, en mar abierto, para el trasiego de los barcos pequeños. Esa idea se presentó en una exposición que se hizo en los Jameos, en una maqueta. En la muralla del Charco se aprovechó mucho bordillo levantado de las calles de Arrecife para sustituirlos por hormigón, muchos hechos por mí con dieciséis o diecisiete años, a veinte pesetas el metro.

Transcurrido un año de la muerte de Manrique se piensa en la conclusión de las obras inacabadas de la Casa-Museo del Campesino, que “pretende mantener el espíritu de Manrique”. La ampliación comprende un nuevo Centro de Artesanía, un restaurante y un túnel de unión entre ambos, a través de una escalera

helicoidal. El proyecto, tiene un presupuesto de ciento sesenta millones de pesetas. Dos años más tarde, en febrero de 1995, se coloca la bandera que acredita la finalización de la estructura de la ampliación de la Casa-Museo del Campesino.

Entre junio de 1995 y junio de 1999, el Cabildo conoce de nuevo tres presidentes. A finales de 1995, Manrique y Ramírez son declarados Hijos Predilectos de Lanzarote en un mismo acuerdo plenario, a título póstumo, reconociéndose sus valiosas aportaciones a la isla. En los años siguientes se impulsa la conclusión de la ampliación de la Casa-Museo del Campesino y se consigue incluir en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma para 1997 una partida de quince millones de pesetas para su terminación. La dirección artística corre a cargo de Ildefonso Aguilar, con la ayuda de Luis Morales.

El 24 de abril de 1999 se inauguran las nuevas instalaciones de la Casa-Museo del Campesino. Las obras, iniciadas en el año 1990, se ejecutan a un ritmo lento y se agilizan a partir de 1997, precisamente el año que se jubila Luis Morales. El Centro de Artesanía se dedica a la venta de productos artesanos y a mostrar cómo se elaboran. El restaurante, con capacidad para quinientos comensales, se remata con una cúpula de treinta metros de diámetro. La ejecución la realiza el propio personal del Cabildo, como era habitual en todas las intervenciones espaciales de los Centros Turísticos.

Luis Morales Padrón se había jubilado dos años antes, pero su sentido del deber y de la lealtad lo llevaron a colaborar en la conclusión de la ampliación de la Casa-Museo del Campesino, hasta que el encargado general del Cabildo dejó de madrugar y de vivir largas jornadas de trabajo.

Durante varios decenios, el día a día de Luis Morales comenzó muy temprano. "Después de que pasamos el Parque Móvil a Argana Alta me levantaba a las cinco menos cuarto, tomaba un cortadito

con los conductores que luego se iban a recoger al personal y yo me quedaba preparando la distribución de la gente y la maquinaria, haciendo notas de pedidos del material...”, relata Luis:

A veces iba antes, por ejemplo, cuando revisábamos los techos de los Jameos, ya que había que hacerlo por la noche o muy temprano por la mañana, y cuando iba a ser la hora de entrada del personal nos íbamos. Dejábamos los andamios con un letrero que decía: “Perdonen las molestias, estamos haciendo obras de mantenimiento”, y dejábamos el paso cómodo. El único problema era que los turistas tenían que buscar la manera de sacar las fotos sin que salieran los andamios. Cada seis meses le echábamos un vistazo a los techos.

Luis rememora que “las revisiones las hacíamos no porque se fuera a caer una piedra grande, sino por las pequeñitas debido a las aves que trataban de anidar y escarbaban en los techos, así que nosotros escarbábamos antes que ellas. Cuando veíamos una piedrita que no nos merecía confianza, la cogíamos y la retirábamos o la reforzábamos”. Subraya Luis que “siempre consultábamos con don Telesforo Bravo y don Jorge Morales, el ingeniero de Minas, que eran los que sabían. A don Telesforo le di varios paseos por la isla a petición de don José Ramírez, porque para lo que él quería ver teníamos que llevarlo en un todoterreno. A mí me interesaba, porque yo le tiraba de la lengua para aprender”.

Al principio, Luis Morales tenía a su cargo a todos los trabajadores de Vías y Obras, cifra que superó los trescientos, hasta que llegaron Antonio Manchado y Meluco al Parque Móvil y este se separó de Vías y Obras. En la esfera técnica, el topógrafo Domingo Suárez ya trabajaba en el Cabildo al llegar Luis Morales:

La Ciudad Deportiva la trazó él, un hombre que siempre estaba al pie del cañón. El control de los gastos de la Oficina Técnica los llevó él solo durante años, con doscientos y pico trabajadores. En aquella época también llevaba el vertedero. Más tarde, cuando llegó don José Manuel Fiestas la cosa mejoró mucho y se creó una verdadera Oficina Técnica. En aquella época, el Cabildo colaboraba con todos los ayuntamientos, con proyectos y con todo.

José Manuel Fiestas Coll fue jefe de la Oficina Técnica del Cabildo de Lanzarote entre 1970 y 2008. Ingeniero industrial, llega al Cabildo de la mano de José Ramírez Cerdá, con la tarea de organizar la Oficina Técnica. De él comenzó a depender Vías y Obras, el Parque Móvil y la propia Oficina Técnica:

A Luis Morales lo conocí al llegar al Cabildo. Era el encargado general de obras, de quien dependían doscientos cincuenta trabajadores y siempre tuvimos una relación fenomenal. Pero era más que un encargado. Se levantaba de madrugada, iba al Parque Móvil, cerca de su casa entonces, y se dedicaba a programar y a organizar antes de que llegara nadie. Luego daba las órdenes y se iba a pie de obra a hacer el seguimiento de todo. La filosofía de Pepín era “¡proyectos ya!”. Empezamos a proyectar mucho, sobre todo carreteras, que entonces se hacían casi manualmente. Luis Morales tenía hilo directo con los presidentes, no era conflictivo, enfocaba bien y resolvía, era un gran conocedor del Cabildo y de los Centros Turísticos. Era conciliador y resolutivo, y la gente rendía con él. Era muy cuidadoso en la forma de llevar las obras y de llevar al personal, ayudándose de varios capataces que tenía bajo su mando. Tiraba broncas de buenas maneras. Luis Morales estuvo en el Cabildo muchos años, y adquirió mucha experiencia a base de resolver cosas complicadas.

Luis Morales Padrón cerró definitivamente su vida profesional. Fueron lustros de entrega y dedicación desempeñando, primero, su actividad profesional en el equipo de mantenimiento del Ayuntamiento de Arrecife desde los catorce años hasta los veintisiete, momento en el que pasó al Cabildo. Durante todo ese tiempo, Luis no dejó de formarse y de aprender; por eso la suya es la trayectoria de un autodidacta ejemplar.

Aunque pronto abandona la escuela, prosigue con su formación en horario nocturno: ortografía, gramática, contabilidad... Muy pronto se da cuenta de que necesita especializarse. Con dieciocho años, estudia tanto de noche como por correspondencia, y, cuando concluye su formación, ya es capataz general del Cabildo. El primer curso por correspondencia que acomete es el de constructor de obra, por el Instituto Americano. Conserva los libros y todavía los relee. "Es una especie de vicio", dice, cuando se refiere a su curiosidad. En aquellos años, consultaba sus dudas con dos aparejadores: Alfredo Matallana y, en menor medida, con José Antonio Rocha. El primero porque trabajaba mucho con el Ayuntamiento y el segundo porque, además de ser de la misma quinta, ambos coincidieron cuando Rocha era el aparejador de la empresa de construcción que hizo los tres primeros depósitos de Maneje. Los siguientes depósitos, hasta llegar a diez, los construyó el Cabildo de la mano de Luis Morales. Rocha llegó a prestarle libros de consulta que tuvo durante años en su poder. "Los cursos los hacía por mí, por saber... Por qué se pone un hierro, por qué se rompe un techo... Y lo hice", rememora con contenido orgullo.

El arquitecto técnico José Antonio Rocha Medina fue consejero del Cabildo entre 1983 y 1995:

Un día apareció Luis Morales, sobre el año 62 o 63. "Me voy a presentar a oposiciones al Cabildo", me dijo. Me pidió ayuda.

Tenía dos o tres libros sobre construcción y se los dejé. Eran libros muy técnicos, pero elementales. También le expliqué algunas cosas sobre estructuras, colocación de hierros en las armaduras, etc. Tuvimos charlas acerca de dónde rompe el hormigón, dónde cede y por qué... De asfaltado sabía mucho, y su padre, Manuel Morales, era un gran maestro.

José Antonio Rocha tiene claro cómo funcionaba el Cabildo en la época de José Ramírez Cerdá:

En el Cabildo había un “tripolio”: Pepín, Antonio Álvarez y César. Tenían visión a largo plazo y plantearon un cambio de modelo económico en la isla. Luis era la mano derecha de don José Ramírez. Por encima de todo, destacaría su humanidad, una gran persona. Don José Ramírez y César Manrique eran dioses para Luis Morales. Era muy correcto, muy educado, muy leal y muy fiel. Luis era un hombre sin estudios, pero sabía estar, era discreto para no destacar nunca. Siempre sabía dónde colocarse. Fue un gran segundo, modesto y humilde.

Todo lo que estudiaba Luis Morales lo llevaba a la práctica de inmediato. “A mí me decían ‘el hormigón rompe por aquí’ y yo quería saberlo”, asegura. “A escala hacía una viga de hormigón, le ponía cantos encima y veía por mi cuenta, practicando, la fatiga del hormigón, las grietas... Muchas veces las hacía en el patio de la casa de mi padre, y él se reía cuando me veía... ‘Pero es que yo quiero aprender’, le decía”.

Pronto aplica sus conocimientos en la construcción de su casa familiar, en la calle Pérez Galdós de Arrecife, que edifica él solo siendo soltero, a ratos, los domingos y los días festivos. Su objetivo no era otro que poder contraer matrimonio con su novia, Ana Luisa

Fuentes García, cuya relación comenzó cuando Luis tenía catorce años, antes de comenzar a trabajar en el Ayuntamiento de Arrecife. “El trabajo me hizo hombre antes de tiempo”, afirma rotundo. “No paraba, no estaba quieto. Y así me he mantenido”, concluye.

Una vez en el Cabildo, tiene que concursar por la plaza de encargado general de obras. Manolo Bravo y Barambio lo aconsejan y lo animan a realizar un nuevo curso por correspondencia, esta vez sobre técnicas de construcción por la casa CEAC. “Ahí está la escultura *Fecundidad*, donde apliqué una técnica que aprendí y que practiqué”, revela Luis. Cuenta que el proyecto iban a encargárselo a un ingeniero, pero era caro, “y dije: yo me comprometo a hacerlo y no se cae”. Por los alrededores del emplazamiento había unas plantas que llamaban codeso, una mata parecida a un arbolito enano, pero con unas raíces muy grandes. “Arranqué un codeso y les dije: ‘¡Miren, miren...!’ Estaba don José Ramírez, César y Soto. ‘¿No ven esto? Una plantita tan chica y una raíz tan grande. Eso lo hace la planta para defenderse del viento y para buscar la humedad”, cuenta Luis.

La solución que propone Luis Morales Padrón consiste en crear un fuerte anclaje con hormigón y hierro, a modo de profundas raíces para que la escultura pudiera resistir la acción del viento. De hecho, recuerda que la tormenta tropical Delta, en 2005, “no le hizo ni un rasguño”. Lo mismo sucedió con el letrero de la Ciudad Deportiva, que originalmente iba de hierro, pero Luis lo hizo de hormigón, tras consultarlo con Domingo Suárez Lorenzo. Entre risas, comenta que Román Cabrera le decía: “Luis, esto se va a caer porque se mueve mucho”. A lo que Luis le respondió “Si no se moviera es cuando se cae. Y ahí está”.

Admirador de la obra de Le Corbusier, siempre se interesó por comprender el lenguaje de los arquitectos. Por eso leía, preguntaba y escuchaba para conocer los misterios del hormigón, su deterioro,

por dónde puede romper una madrecilla... De hecho, Luis desvela que si la vida le diera una segunda oportunidad, le gustaría ser arquitecto o ingeniero.

En el despegue reciente de la isla hacia el desarrollo, en la década de los sesenta del siglo XX, se citan cinco actores: José Ramírez, Antonio Álvarez, César Manrique, Jesús Soto y el propio Luis Morales. A todos los recuerda:

Don José sabía que la pesca se iba a acabar en la isla, y había que hacer algo. Lo más que preguntaba siempre era cuántos puestos de trabajo se podían crear en un centro [turístico] o en otro. No pensaba sino en crear puestos de trabajo. Hay gente que dice que Pepín pasaba el dinero de un lado a otro y eso no es así. Se comentan tonterías. La realidad es que había superávit porque el Cabildo tenía una empresa constructora, y esa empresa ejecutaba las obras del Estado, como el campo de aviación o las carreteras de Obras Públicas, y no perseguía el beneficio privado. Después, en pleno, se aprobaba destinar ese superávit a obras del propio Cabildo, como los Centros Turísticos. Ese era todo el secreto. De los presupuestos de las carreteras de Obras Públicas que hizo el Cabildo, teníamos un superávit, porque trabajábamos como cualquier empresa constructora, pero con ilusión y entusiasmo, y sacábamos un rendimiento. La gente decía: “¿De dónde sacó el dinero Pepín?”. La respuesta es que supo administrar. El aeropuerto fue una obra del Ministerio del Aire. Los depósitos de Maneje y las galerías de Famara eran del Ministerio de Obras Hidráulicas, carreteras del Estado del Ministerio de Obras Públicas y las carreteras del Cabildo tenían una ayuda del Estado. La empresa del Cabildo acudía a los concursos de esas obras como si fuera una empresa particular y se adjudicaba la obra. No había constructoras en

la isla y, además, las empresas de fuera no venían a concursar porque no les era rentable presentarse para asfaltar una carreterita. Don José sabía que yo sabía de asfaltado porque lo había hecho junto a mi padre en Arrecife. Ahora se lleva lo de privatizarlo todo, y a mí eso no me ha gustado nunca. Ese beneficio que se llevan las empresas entraba en el Cabildo, y por eso se hizo lo que se hizo.

José Ramírez Cerdá trabajaba en la Delegación de Hacienda en la isla. “Todos los viernes tenía que ir a verlo a Hacienda, o iba a su casa si hacía falta, y le dábamos vueltas a lo que había que hacer, porque todo lo que no existía había que crearlo. Yo me he preguntado a veces cómo fue posible que se hiciera tanto, pero hoy me doy cuenta de que don José tenía razón cuando creó la empresa constructora del Cabildo”, afirma Luis:

Había veces que yo iba a ver a don José Ramírez y me encontraba a César, tal y como era César: “Tenemos que hacer esto y lo otro...”. Seguramente hablaban de los Jameos porque, al poco tiempo de la venida de César, don José me dijo: “Luis, busca un electricista para poner unas bombillas cada cincuenta metros en la Cueva de los Verdes, para ver cómo es, para conocerla”.

Sobre el papel desempeñado por José Ramírez, recuerda Luis que coincidieron en el Ayuntamiento de Arrecife y en el Cabildo durante casi veinte años:

Don José Ramírez fue un buen alcalde de Arrecife. Yo no sé qué habilidad tenía para ganarse a los funcionarios, sabía tratarlos y los implicaba. Y eso pasó también en el Cabildo. Llegaba a una obra y le preguntaba hasta por la familia a los obreros,

además me tenía dicho que si había algún obrero con algún familiar grave, se lo hiciera saber. Cuando llegaba por la obra, iba derecho a ese señor a preguntarle por su familia, y, si le hacía falta unos días, se los daba para atender a ese enfermo. Era una persona que hacía cumplir, pero él también cumplía, y con bastante amabilidad. Era recto en los dos sitios. Para mí fue un gran hombre. Lanzarote perdió un gran hombre. Yo creo que don José fue la base principal de todo, el artista es el artista, pero la constancia de don José Ramírez era increíble. Estaba fijo meditando sobre la isla para darnos un futuro.

Asimismo, Luis Morales dibuja el rol que jugó Antonio Álvarez, quien durante muchos años ejerció la Vicepresidencia del Cabildo en aquella etapa:

De los cinco, hay una persona de la que me ha dolido el olvido, que es don Antonio Álvarez. Yo siempre lo nombro, porque era la mano derecha del presidente. Fue vicepresidente y consejero de Hacienda, el que administraba las “perras”, y buscaba las soluciones. Don Antonio Álvarez es el gran olvidado. Nos daba confianza a todos. Ver a don Antonio contento nos daba mucha moral... Era muy observador. Era un hombre de izquierdas. El que lo mandó para acá, en vez de castigarlo, lo hizo feliz. Quería mucho a Lanzarote y aquí sigue su familia.

A César Manrique lo conoció Luis Morales en la obra de la Plaza de Las Palmas, cuando trabajaba a las órdenes de su padre en el Ayuntamiento de Arrecife:

La obra se había terminado y faltaba un remate. Mi padre me dejó a cargo y César iba todos los días a verme. Yo había oído

hablar de él por los murales del Parador, del Casino, de Iberia y de la primera terminal del aeropuerto. También había visto su exposición en la planta alta del Cabildo viejo. Luego lo conocí más cuando vino de Nueva York. Debió ser que don José le escribió. Don José me decía que César iba a venir y que iba a hacer cosas de los Centros y del turismo. La pista del Mirador a Ye, por el acantilado, yo creo que fue indicación de César.

Manrique nunca ocultó lo bien entendido que se sentía por Luis Morales a la hora de ejecutar sus ideas, y este se fue impregnando de la manera que tenía el artista de entender la vida:

César era un hombre alegre. En el vestir se adelantó veinte años. Nos mentalizó en la forma de vestir, de vivir... La isla era muy primitiva, había pocas personas que estudiaran fuera y viajaran. Es el mayor artista que he conocido, con una gran capacidad para dar ideas. Nos explicaba las cosas tan bien dichas y de tal manera que nosotros íbamos viendo las cosas como si estuvieran hechas. Sin darse cuenta, por su forma de ser, estaba enseñándonos. Era como parte de la naturaleza de la isla. Es como si la naturaleza lo hubiera creado para venir a Lanzarote y ayudarnos a salir adelante. César es eso: arte y naturaleza. De lo que él hablaba siempre era de cuidar la naturaleza, de tener en cuenta el tamaño de la isla. Todos estábamos hechos unos Manrique, porque César nos enseñó y todo el mundo tenía ideas buenas. El que entendió muy bien a César fue Jesús Soto. Era muy inteligente. Cuando cogía una obra, en la parte artística, no dormía. Se pasaba dos o tres días con César.

Jesús Soto fue, asimismo, una persona clave a la hora de entender y ejecutar artísticamente las propuestas de Manrique:

César me decía: “Luis, yo he tenido la gran suerte de encontrarte a ti y a Soto. Por lo menos, ustedes me entienden, porque en otros sitios lo explico y hacen todo lo contrario”. A Soto le gustaba el estilo de César, y no lo hacía mal. Era una persona muy estudiosa. En las Montañas, lo de los géiseres y las aulagas es cosa de Soto; le gustaban los inventos. En el Jameo tenía un buen capataz, que era Antonio Santana, natural de Gran Canaria, pero que casó en Lanzarote.

Luis Morales subraya la generosidad con la que César Manrique se entregó a mejorar las condiciones de vida de Lanzarote:

César no cobraba nada, nunca, que yo sepa. Era su isla. Lo único que hizo el Cabildo a cambio fue unirle las burbujas de su casa de Tahíche, aportando sólo dos hombres. Ni cobró al Ayuntamiento de Arrecife por hacer los parques, que yo sepa... Y al Cabildo tampoco. Y si iba un campesino a preguntarle cómo hacía la fachada de su casa, estaba encantado, aprovechaba el sábado que íbamos a recorrer las obras y se acercaba a la casa para decirle cómo tenía que hacerla.

De Luis Morales suele decirse que es el mejor intérprete de César Manrique a la hora de ejecutar sus ideas, pero no son tan conocidas sus propias aportaciones, entre otras razones porque siempre entendió cuál era su sitio:

El presidente no quería tener un capataz artista. Cuando hice con César mi primera obra en el Cabildo, el Mirador de Malpaso, César me explicó de quitar los parapetos y lo hice, y cuando se terminó, me felicitó y don José me dijo: “Luis, se

me está saliendo usted fuera de su línea; yo quiero un capataz, no un artista". Me lo dijo en plan de broma. En el fondo, yo también quería que los que estaban por arriba de mí vieran que yo también era algo, que tenía algo dentro de la cabeza también. Y lo demostré.

Distingue con claridad Luis Morales no sólo su rol, sino el de los creadores y los ejecutores en cualquier intervención, algo que ha suscitado cierta polémica en la isla:

César era una máquina. Había gente que se quería poner a la altura de César. Incluso hay gente que dice que el Jameo lo hizo Soto. César se marchaba y estaba meses fuera, pero, como quiera que fuera, era el director artístico. Por esa regla de tres, entonces yo hice el Castillo, el Charco, el Mirador, las carreteras, el Jardín... y el arquitecto no tiene nada que ver, sino la empresa constructora. Una cosa es realizar una obra y otra es crearla. El mérito no es del más que trabaja ni del más que hace, sino del que más y mejores ideas tiene.

Tantas y tan intensas vivencias hacen de Luis Morales un testigo excepcional del quehacer del Cabildo y de la obra pública de César Manrique:

Fue una coincidencia muy grande: Pepín, don Antonio, César, Soto... ¿Quién le dijo a don José que yo le iba a responder como encargado general de obras? Yo, que era un oficial albañil con mi padre en el Ayuntamiento de Arrecife, con veintiséis, cerca de veintisiete años, muy joven...

XIV. Luis Morales, la persona

Viudo desde 1995, es padre de cuatro hijos —Ana Antonia, Luis, M^a Mercedes y Ginés Manuel— y abuelo de ocho nietos. El día a día de Luis Morales Padrón después de que se jubiló consiste en levantarse temprano, bajar a Arrecife en su coche, leer el periódico, hacer la compra del día, tocar un rato la guitarra en su antigua vivienda de la calle Pérez Galdós, regresar a la casa de su hija menor, en Tahíche, con la que vive, ocuparse de las plantas y hacer de comer. Se le da bien. Y ensaya regularmente con el grupo Amigos de Portonao, del que forma parte desde mediados de los ochenta del siglo pasado.

Velas y vientos del pasado, editado en 1987, fue el primer trabajo del grupo que dirige Pepe Borges, autor de textos y música, y que está formado por Valentín Fernández, Gervasio García, Antonio y Heraclio Niz, Pedro Borges, Manuel Arrocha, Juan Rodríguez y Luis Morales. El disco es un tesoro etnográfico con el que el grupo trató de construir las señas de identidad del Arrecife de ayer a través de la música tradicional, impregnada de aires marineros. A este primer trabajo discográfico le siguió *Entre mástiles y volcanes*, editado en 2006.

Luis Morales se inició en la música de niño. Es una de sus grandes pasiones:

Mi padre tocaba y afinaba la guitarra. Tocaba parrandero, como en aquella época. Yo aprendí a tocar la guitarra con mi padre,

con seis o siete años. La apoyaba en una silla y yo me sentaba en otra y tocaba, más o menos. Un día, a mi tío Domingo, que era taxista y estaba casado con una hermana de mi madre, le dieron una guitarra porque no le pudieron pagar un servicio, y me dijo: “Luis, quédate con la guitarrita”. La arreglé porque estaba un poco estallada. Y tuve mi guitarra. Aprendí a tocar solo, de oído, pero preguntaba a los tocadores que sabían, como Pepe Borges. Todos los sábados le daba una serenata a mi novia. Hasta los vecinos se acostumbraron.

Luis Morales casi siempre ha formado parte de algún grupo musical. Algunos amigos se reunían a tocar, “por el gusto de tocar”. Aún soltero y sin haber realizado el servicio militar, participa en la creación del grupo Timanfaya:

Éramos Pepe Borges, José González Corujo, que tocaba muy bien, Pedro Martín, la mujer de Retana... Ya en los sesenta, se reunieron unos cuantos para formar la Agrupación Arrecife y me llamaron. El primer presidente fue Paco Espino, pero el grupo se desarmó. Volvió a resucitar con Santiago Hernández Arbelo y Santiago Torres, y seguimos en la escuela de doña Nieves.

Luis Morales se hace cargo de la dirección del grupo coincidiendo con su salto profesional del Ayuntamiento al Cabildo:

Luego tuvimos el local en la calle Gómez Ulla, en el garaje de Ramón Negrín, que era barbero, y allí ensayábamos. Funcionábamos como una democracia, y hacíamos elecciones para elegir al presidente, y para todo. A veces nos salían viajes y nos ponían un tope de componentes, porque todo el mundo quería ir. Yo les decía que mi obligación era que fueran los más

preparados. Me inventé un libro de actuaciones y de ensayos. Todos firmaban y, cuando salían viajes, para evitar discusiones cogía los libros y elegíamos a los componentes que más firmas tenían, y coincidían con los mejores que estaban, porque tenían más ensayos y más actuaciones. Ese ha sido el acierto más grande que tuvo el grupo, que es el que más ha viajado yo creo que de Canarias.

El semanario *Antena*, en su edición del día 30 de junio de 1964, se hace eco de la nueva directiva de la Agrupación Folclórica Arrecife, que estaba compuesta por: Luis Morales Padrón (presidente); José Martín Pérez (vicepresidente); Félix Arráez García (secretario); Antonio de la Fe (tesorero); Juan Pérez López, Rafael Duque Robayna, Antonio Morales Betancort y Manuel Andueza Martín (vocales). Relata la crónica que la directiva “fue elegida por mayoría de votos en junta general celebrada a tal efecto, formando la mesa electoral las señoritas Blanca López y Teodora Rodríguez”.

Luis Morales recibió la valiosa ayuda de Santiago Torres mientras estuvo al frente de la agrupación “porque apenas tenía tiempo, y bastante hacía con ir a enseñar el baile o corregirlo, después de que enseñara Carmela, de Tao”. Luis había sido instructor de reclutas en el cuartel, así que enseñaba con disciplina:

Mi estilo en un grupo es ir a ensayar sin perder ni un minuto, lo mismo que en el trabajo. Si venimos a ensayar, a ensayar. Impuse que las mujeres arrancaran con un pie y los hombres con otro. En la pisada estaba el ritmo; por eso, a veces los hacía ensayar sin música. Claro, en las actuaciones no fallaban nunca, aunque los aplausos no les dejaran oír la música. También ensayábamos midiendo el escenario en el que íbamos a actuar, en sitios pequeños. Lo practicaron tanto que salía muy bien,

sobre todo cuando empezamos a ir al escenario pequeño de los Jameos.

Pero pronto le resultó incompatible compaginar la dedicación profesional con la música:

Dejé el grupo folclórico porque coincidió que estábamos haciendo muchas obras en el Cabildo. Era mucho y tuve que dejarlo. Así que me centré en el trabajo, pero seguí tocando, por ejemplo, con los amigos de la Oficina Técnica, en plan parrandita cada vez que había un cumpleaños y hacíamos una comida. A veces cogía la guitarra en mi casa y tocaba un rato, por gusto, cuando no tenía nada que hacer. A veces pasaba una temporada que tocaba todos los días por querer aprender a tocar una pieza nueva. Con el solfeo me he metido después de jubilado, por seguir aprendiendo, pero siempre toqué de oído. Yo uso la partitura para aprender. Desde que la tengo memorizada, ¡fuera!, la aparto, porque no me gusta tocar al público con ella delante. Lo encuentro música sin alma, aunque sale estupendamente.

El director de la Agrupación Folclórica Arrecife, Santiago Torres de la Fe, sustituyó a Luis Morales en la dirección en 1976. La Agrupación se creó en 1958 y luce una trayectoria jalonada de éxitos con el purismo por bandera. En 1960, se incorporó Luis Morales y fue el tercer presidente de la Agrupación, entre 1964 y 1976, durante doce años.

Nacido en el seno de una familia de músicos, Santiago Torres llega al Cabildo en 1965, con quince años de edad. Al poco tiempo pasa al Parque Móvil, y ahí comenzó su trato con Luis Morales:

Luis es una persona exquisita y era un trabajador nato. Arrancó con todo en el Cabildo. Don José Ramírez le dio su confianza y

supo coger lo que César Manrique quería: cómo decorar, los detalles... Entendió todo ese mensaje, el volcán, el mar... Tenía a su cargo una gran cuadrilla, que supo plasmar el mensaje de César.

En la vertiente musical, Santiago Torres destaca que Luis Morales tocaba todos los instrumentos:

Lo afinaba todo, desde un timple a un violín. Era un gran entusiasta buscando coplas que reflejaran autenticidad. Visitaron a don José María Gil, buscaron el cuerpo de baile en San Bartolomé, se trajeron a los padres de Florián Corujo, que eran bailadores, y arrancó el grupo. Luis incluso estuvo dirigiendo el cuerpo de baile. Buscaba mantener las esencias, cuidando el folclore tradicional. “Hay que guardar en una urna cantos, bailes y coplas, porque si no se pierden”, decía. Luis Morales es un purista del folclore y yo seguí esa línea. Ese es el secreto de la longevidad del grupo. Como director era muy exigente y planteaba conservar sin introducir cambios.

Con el paso del tiempo, viajar se convirtió en un problema para Luis, debido a su trabajo. En 1976 dejó el grupo. “De último tocaba la mandolina. Toda su familia entró en el grupo: hermanos, sobrinos, primos... Me fue pasando el testigo poco a poco y fuimos viajando sin Luis”, recuerda Santiago Torres, y concluye: “Gracias a los vínculos con Luis, César diseñó el estandarte del grupo en 1969”.

Antes de integrarse en la Parranda Amigos de Portonao, Luis Morales colaboró con el grupo Guanapay. “Estuve tres o cuatro meses. Quisieron cambiar una cosita del baile y yo les dije que ni se les ocurriera. En el baile se tiene que notar que hay juventud y ganas”, sostiene convencido. Su estilo se rigió por la ortodoxia, siempre fue seguidor de los cánones establecidos:

De los Amigos de Portonao he sido de siempre. Siempre toqué con Pepe y con los chicos. Soy de Arrecife y siempre me gustó la música marinera. Y ahí sigo. Se juntó Pepe Borges con Babacho y un grupito que tocaban juntos desde que aprendieron. Yo me sumé más tarde, después de que salió el primer disco, en el ochenta y pico. A Pepe Borges no se le queda atrás nada de cómo lo hacían los marineros de hace sesenta o setenta años. Nadie tiene el sentido musical que tiene Pepe Borges. Conoce la música y el estilo que yo tocaba de niño, con catorce años, cuando venían los marineros, me cogían y me iba detrás de sus parranditas.

El director de la Parranda Amigos de Portonao, José Borges Cabrera, anota sobre Luis Morales:

Somos amigos desde pequeños. Luis es una persona seria y trabajadora. Estaba en su puesto una o dos horas antes para organizar el trabajo. Su calidad como persona es de lo mejorcito. Serio y formal, como se ven pocos. La música la hace con cariño. La primera rondalla de la isla la formó él. Más tarde, cuando la dejó, lo llamé para formar parte de Amigos de Portonao. Sólo puedo decir cosas buenas de él.

“Lo mío es la guitarra, pero el que sabe tocarla se amaña al timple, a la mandolina, al requinto y hasta al violín”, asegura Luis Morales, que también es muy dado a la rima:

Esto de las rimas se me quedó con don Gregorio Medina *Ego Sum*. Muy buena persona. Las hacía sobre la marcha y me sacaba rimas a cada momento. Le gustaban los instrumentos de cuerda y coincidíamos tocando, aunque él era mayor. Yo no sé el motivo

por el que siempre yo me arrimaba a las personas mayores. Con los chicos de mi edad estaba poco tiempo. Yo creo que ocurría porque siempre estaba con mi padre haciendo cosas, ayudándole... Después, como me amañaba a la guitarra, a veces venían personas mayores y me sacaban para que tocara. A veces, mi tío Domingo, cuando tenía un viaje en taxi con extranjeros para recorrer la isla, iba a casa de mi padre y le decía: “Manuel, deja ir a Luisillo conmigo que estoy con unos turistas para que toque la guitarra por el camino”. Y les iba tocando. Con la mímica nos entendíamos un poco.

Cose un botón, hace de comer —y es imaginativo en la cocina—, pone una piedra, cuida el jardín, planta... Luis Morales es un hombre diestro y habilidoso y no se echa para atrás ante ninguna tarea:

El secreto de la cocina es poner cosas buenas, pero hay que saber cuándo están bien guisados los ingredientes, coger el punto. Yo siempre estuve metido en una cocina. De chico ayudaba a mi madre con doce, trece, catorce años, más que nada por echarle una mano. Éramos ocho, y yo era el segundo. No había lavadora... Las mujeres eran unas esclavas de verdad. Me daba hasta pena verla. Mi padre tenía una hora para comer y no podía estar esperando. Venía de prisa, comía y a trabajar. Se trabajaba diez horas diarias.

Como buen maestro albañil, se ocupó de la construcción de su casa personalmente. “Mi casa la hice sin dinero, yo solo. Los cimientos son de barro y piedra, y, cuando ahorra, compraba un camión de cantos y yo mismo los labraba y los ponía. Los materiales se los compraba a Memo Rosa”, recuerda con orgullo.

“Creo que tengo muchos amigos, pero no ese amigo íntimo de toda la vida. Unos un poco más, otros un poco menos, del trabajo,

de la parranda, de la pesca... Pero para mí todos son amigos”, asegura. Dedicado por completo durante toda su vida al trabajo y a la familia, con los únicos respiros de la música y la pesca, no le ha resultado sencillo cultivar la amistad, aunque se siente satisfecho, diferenciando siempre los planos del trabajo y la diversión:

A veces coincidía en el trabajo con amigos de la pesca y de la música, como con Federico Padrón, quien tocaba el timple cuando yo colaboraba con Guanapay y era a la vez jefe de equipo en el Cabildo. Pero los amigos que trabajaban conmigo tenían que comportarse como todos. Ahora, cuando se acababa el trabajo, era otra cosa. Eran mis compañeros de trabajo, pero yo tenía la suerte de estar por arriba de ellos. Yo daba una orden y la cumplían a rajatabla.

Sobre la amistad en el trabajo recuerda sobre todo a Meluco. “En la carpintería estaba Ramón Martínez, que tocaba en el grupo de Arrecife. Yo trataba con él y nunca me dejó en mal lugar. Las dudas no existían en Vías y Obras; las cosas tenían que salir. Todos colaboraban. Tengo que agradecer esa colaboración sin pegas, porque, cuando se obedece con gusto y con ganas, es mejor”.

Una característica de Luis Morales es que aprovechaba cada minuto de la semana entre su trabajo, su familia y sus dos grandes aficiones: la música y la pesca, ambas un legado de su padre. Eran habituales sus pescas nocturnas de los sábados. “Después de actuar en los Jameos, a la una de la madrugada o por ahí, ya me estaba esperando mi hijo para ir a pescar. De noche era cuando se cogía pescado. También fui solo muchas veces. Iba debajo del Jameo, o por la zona del faro de Pechiguera, e incluso a la playa de Famara, a coger bailas”, cuenta Luis.

La afición a la pesca le viene desde chico, y tiene fama de buen

pescador de pulpos:

Mi tío Domingo me llevaba con él cuando iba a pulpear. Yo tenía seis o siete años. Lo seguía por tierra y cuando veía un pulpo me llamaba. Me enseñó a ver y seguir el rastro del pulpo, en vez de ir hurgando. Más tarde, con unos doce años, ya iba solo. Mi madre me decía: “Vete a ver si coges un pulpo, que no sé qué hacer mañana de comer”. Y venía cargado. Una vez cogí uno de cuatro kilos y medio. Fue bajando del Castillo de San Gabriel, a la derecha. Estaba debajo de una piedra, y vi que la piedra se movía y le mandé las dos fijas. Me ayudó a despegarlo uno que era betunero. Ese señor estaba encima de la muralla y desde que me vio bajó corriendo y me ayudó. Le tiró arena caliente y el pulpo aflojó. Me fui contento para mi casa por la Calle Real para arriba y los rejos iban arrastrando. De tan grande que era, mi madre me dijo que tenía que estar *zocate*, como una batata, pero comimos pulpo y no sé si estaba *zocate* o no.

“La pesca era como un vicio”, explica. “Unas veces iba solo, otras con mi mujer, que era hija de pescador. Incluso la ayudaba con el trabajo de la casa para quedar libre y poder ir los dos a pescar. Y hacíamos buenas pescas. El pescado no conoce al pescador. El secreto está en poner la carnada en el anzuelo, porque si al lanzar se cae al pescado no le gusta el anzuelo solo”, dice sonriente. Y continúa, acudiendo a la memoria:

Íbamos muchos sábados o el domingo por la mañana, y cogíamos para la semana. En alguna ocasión fui en barco, a veces con Guillermo *El Latonero*, un gran pescador. Yo cogía el calamar, lo cortaba en una tirita, lo majaba, dándole unos golpes con el tolete y lo dejaba blandito y oloroso. Es como ponerle orégano a la carne en un ventorrillo. Y en vez de ponerlo redondito en el anzuelo, le

dejaba una tripita colgando. También hay que saber lo que hay que hacer cuando no comen, como tirar un poquito de la carnada, y el pescado se confunde y se tira a la carnada, como si fuera un pescado chico. Para mí era un entretenimiento y nos lo pasábamos muy bien cuando íbamos dos o tres a pescar de noche.

“Algunas veces pesqué de noche con mi padre, con mechón y machete, de orilla: al machetazo con el pescado”, recuerda Luis, quien tiene una clara concepción de lo que significa para él la pesca:

Te va quitando el peso de la responsabilidad y las preocupaciones. El ruidito del mar, estar atento a que te coma el pescado... A veces me tendía de noche, dejaba la caña a un lado, y me ponía mirando el cielo en una noche estrellada. Una vez noté que el cielo se me venía encima; me concentré tanto que era como si mi cuerpo estuviera entrando en las estrellas. No lo hice más, me dio miedo. Era como si estuviese saliendo de mi cuerpo... Pensé que no estábamos solos en el Universo.

La pesca fue también un lazo de unión entre José Ramírez Cerdá y Luis Morales, propiciando conversaciones y bromas entre ambos:

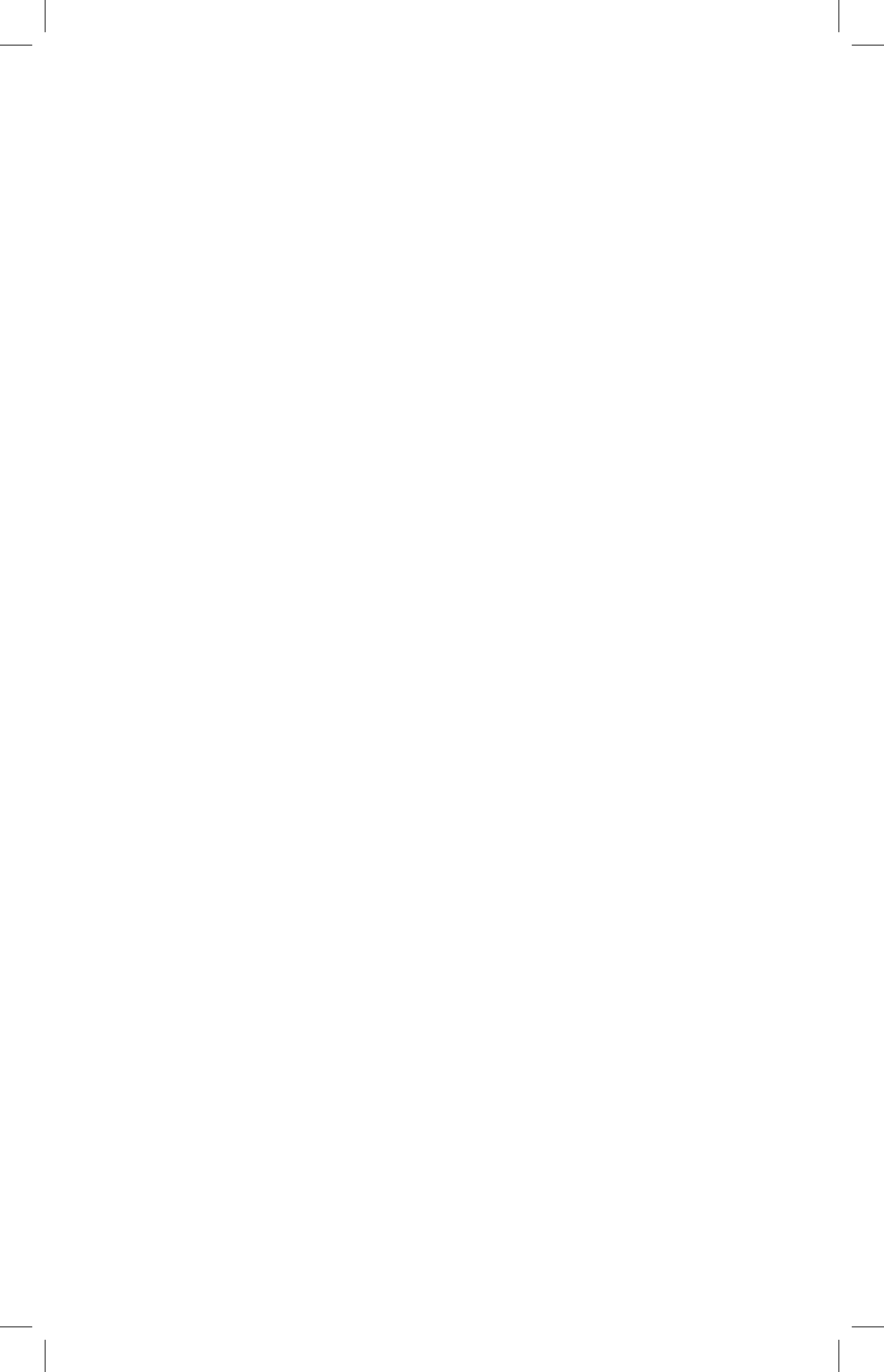
Con don José Ramírez hablábamos de pesca. Ese hombre era una locura con la pesca, pero de barco, aunque nunca salí a pescar con él. La pesca se presta mucho a la broma, y a don José le gustaba mucho bromear con eso. Pero con quien más me gustaba ir a pescar era con mi mujer. A ella le encantaba. Fuera de mi mujer, iba con mi hijo Luis, el mayor. Íbamos caminando hasta que compré el cochito.

De sus cuatro hijos “y una niñita que murió porque vino con el

cordón enredado”, comenta:

A todos intenté darles carrera. La mayor está casada en Las Palmas de Gran Canaria. El segundo se metió de submarinista y está en Fuerteventura. La otra da clases aquí, en Las Breñas, y el más chico está de electricista en el Hospital Insular, de mantenimiento. Este último canta bien, pero cosas modernas.

Y añade, orgulloso: “Tengo ocho nietos, dos varones y seis chicas, y un biznieto”.



Epílogo

Luis Morales Padrón se jubiló el día 24 de julio de 1997, poniendo fin a una larga trayectoria profesional en el Cabildo de Lanzarote. Aquel día le echó un último vistazo a la máxima por la que se condujo en su trabajo, el cartel que durante años estuvo colgado en su pequeño despacho, a modo de declaración de intenciones: “Aquí, en Vías y Obras, las cosas fáciles las hacemos sobre la marcha, lo difícil tardamos un poco, y, si quiere usted que hagamos milagros, tiene que avisar con tiempo”:

Me jubilé a los sesenta y cinco años. Cuando me fui, no había más que ciento y pico personas en Vías y Obras. En mi último día en el Cabildo, entré a las cinco y trabajé hasta las tres y media, como siempre. Cuando llegó todo el personal, me despedí, y al otro día fui a ver al presidente, don Enrique Pérez Parrilla, para despedirme. Como más antiguo de los capataces le tocaba a Federico Padrón Morales sustituirme, pero me dijo que él no se veía de encargado general. Le dije al presidente que veía más a Miguel Pérez Barrios. Todos quedaron conformes, y lo nombraron. Al poco murió, el pobre.

En la historia reciente de la isla vinculada al Cabildo y al desarrollo general, Luis Morales Padrón encarna al hombre que siempre estuvo allí. Pero su marcha la recuerda con tristeza:

Me fui porque ya estaba cansado y no quería saber nada. La cosa ya no me gustaba, palabra de honor. Cuando usted está en un sitio, con el mayor interés, y vienen y montan otro equipo, que también es Vías y Obras, y trabaja por otro sitio... No me gustó. Ya no me gustó eso de unos por un lado y otros por el otro. Se olvidaron del equipo de Vías y Obras, así que no veía la hora de marcharme. Ya no estaba don Esteban Armas... Yo no tengo quejas de nadie, pero el sistema ya no me gustaba, porque parecía que yo ya no les valía. Entré en el Ayuntamiento con casi quince años y estuve treinta y ocho y más en el Cabildo. Ya llevaba cincuenta y un años trabajando y quería ser libre.

“Los años dorados fueron de 1960 a 1991”, a juicio de Toñín Ramos. “Luego todo se vino abajo”, concluye. José Onieva coincide con Toñín Ramos en la quiebra que se produjo en Vías y Obras a partir de 1991, cuando se introdujo un nuevo enfoque en la manera de ejecutar las obras públicas:

El gran daño que le hizo el Cabildo a Luis Morales aconteció después de las elecciones de 1991. Se decía que los trabajadores del Cabildo trabajaban despacio, que no rendían, así que se creó un departamento de Vías y Obras paralelo, con equipos y dirección diferenciados. De un lado, estaban Esteban Armas y Luis Morales y, de otro, los nuevos. Los nuevos cobraban a destajo, según la producción, mientras que los antiguos cobraban según nómina, pero buscaban la excelencia, sin agobios, pues era gente trabajadora. Luis exigía, quería las cosas bien hechas. Aquel enfoque hizo muy infeliz a Luis Morales, y se jubiló muy triste.

Sin embargo, se intentó que su valiosa experiencia siguiera al

servicio del Cabildo unos años más. “Don Enrique Pérez Parrilla quería que siguiera hasta los setenta, pero yo estaba cansado. Gobernar a la gente de la construcción es un poco complicado, y eso cansa. Yo me jubilé con ganas de jubilarme. No añoro nada de aquello. Pero nadie puede decir que yo no cumplí”. Luis Morales siempre fue muy cabildista, leal con la institución, y un hombre muy comprometido con su isla. Por eso atendió todas las llamadas que se le hicieron:

Estaba desmotivado, pero seguí colaborando después de que me jubilé con don Domingo Suárez hijo, el arquitecto; también colaboré con don Francisco Marcos... Seguí colaborando, pero de responsabilidades no quería saber nada. Yo quería ir a pescar tranquilito y estar pendiente de que me comiera el pescado. Fui cada vez que me llamaban, como en el Parque Temático frente al Cabildo. Como trabajé tanto con César, sus ideas se me metían en la cabeza, en la memoria, y me preguntaban mi opinión, me consultaban, a ver qué me parecía a mí... También me llamó Toñín Ramos y los chicos de los Jameos cuando hicieron la nueva tienda, para preguntar mi opinión. Lo hicieron estupendamente bien. César tenía una confianza enorme en él. Luego, con don Juan Carlos Becerra en el Gobierno canario, acabamos el Charco y el adoquinado de la Calle Real. Cuando se quiso terminar el Islote de La Fermina quisieron venir a por mí, y yo les dije que no, que César ya no estaba, y que yo me limitaba a dirigir las ideas de César.

A raíz de su jubilación, Marcial Martín Bermúdez, entonces director de los Centros Turísticos, publicó un artículo titulado “Luis Morales Padrón, se va” (*Lancelot*, nº 728, 4 de julio de 1997), en el que, entre otras cosas, decía:

Estos días se ha producido o se va a producir la jubilación del funcionario Luis Morales Padrón, capataz general del Cabildo [...] tuvo la fortuna de ser uno de los responsables a pie de obra de las principales infraestructuras de la Isla en carreteras, aeropuerto, inmuebles de primera importancia, algunos Centros de Arte, Cultura y Turismo, entre otros muchos proyectos fundamentales para el desarrollo económico y social de Lanzarote. Su generosidad y entrega al trabajo han hecho de Luis Morales uno de los funcionarios más eficaces y rentables del Cabildo [...] espero que tu ejemplo de magnífico trabajo y de buen hacer sirva para otros trabajadores públicos y privados e incluso para los políticos. Sé que diste más, mucho más, de lo que has recibido [...]. Espero verte en proyectos puntuales y selectivos, porque tu sensibilidad, tu saber y tu eficacia es necesaria en el desarrollo armónico y equilibrado que precisa nuestra tierra.

En el mismo número del semanario, el periodista Salvador Hernández firmaba una entrevista a Luis Morales, cuyo titular rezaba: “Luis Morales, la mano de César”. Otro reconocimiento. “¿Qué destacaría de la personalidad de Pepín Ramírez?”, le preguntó el periodista. La respuesta de Luis fue muy concreta y certera:

La constancia, el desvelo por la Isla y la gran capacidad que tenía para rodearse de personas que le ayudaran. Yo creo que ni dormía [...]. Recuerdo que Pepín siempre me decía que lo más importante era crear puestos de trabajo en la Isla. Es más, cuando trataba de crear un nuevo centro, lo primero que preguntaba era cuántos puestos de trabajo se podrían crear con esa obra [...].

También en el mismo número del semanario, el autor de esta

biografía escribía —en su sección Las tres esquinas— una crónica titulada “Luis Morales”, que quizá ayude a comprender el contexto en el que cerró su vida laboral:

El brazo ejecutor de César y, junto a Jesús Soto, el mejor lector en la Isla de las ideas manriqueñas a la hora de hacerlas realidad abandona el Cabildo. Luis Morales se jubila. Con él se despide un actor privilegiado del acontecer isleño a partir de 1960. Con todo, estamos a punto de velar la ausencia casi definitiva en el Cabildo del gusto por las cosas bien hechas. Luis Morales integra el escogido elenco de trabajadores serios y rigurosos, leales a la institución, conscientes de la trascendencia de su quehacer, activos partícipes en la construcción de un proyecto de Isla que, con mimo, con paciencia, con ancestral e intuitiva inteligencia y con enorme ingenio, superaron cuantas adversidades se interpusieron en su camino. Entusiastas de la belleza, respetuosos con la piel de su tierra y con mano tierna, colocaron cada piedra en su lugar preciso creyendo firmemente en el valor de su trabajo. Unos artistas, más que unos artesanos. Fueron, todos, ejemplo y referente, los educadores anónimos que multiplicaron los efectos de la labor de sensibilización de Manrique y los más firmes defensores del proyecto diseñado por José Ramírez y sus colaboradores. No creo que Luis esté cansado después de una larga e intensísima vida profesional. No cabe el agotamiento cuando permanece intacta la ilusión. Aquel sólo aparece cuando la desmotivación se hace presente. Y el Cabildo ya no es lo que era. Juntos, desde la complicidad, llegaron a rozar la utopía con las yemas de sus dedos sucios de polvo. Metieron las manos en una tierra supuestamente enemiga, sintieron su palpito, indagaron sus adentros, y esta brotó. Fue cuando el Cabildo se convirtió en un auténtico gobierno insular, cuando se era capaz de pensar en

el largo plazo y adelantarse a los problemas del mañana, dándoles adecuada respuesta. Se construía Lanzarote para todos, sin exclusiones, y se discernía con absoluta claridad entre lo fundamental y lo accesorio. Lo fundamental, además, se jerarquizó convenientemente. La pérdida de Luis Morales se fraguó hace años. Hace la tira que se fue. Presente, pero ausente. Con algunas excepciones, su experiencia y su sabiduría han estado arrimadas, como un trasto. Un símbolo del pasado [...]. Ya no hay Cabildo, sino una suerte de entelequia labrada en las mentes de quienes no les cabe ni el Cabildo ni la Isla en la cabeza. Ya no hay Cabildo, porque el poder y su disparatada locura lo ha transmutado en una insensible máquina todavía alimentada por carbón, en una pesada y desarticulada locomotora que le ha perdido el pulso a los tiempos, a la realidad, y que ya no es capaz ni de entender su responsabilidad histórica. Y cotidiana. No es la nostalgia lo que llama al recuerdo a Luis. Es su memoria esculpida día tras día en una cultura de servicio a la colectividad, en la que trabajar tenía sentido. Se sabía lo que se hacía, cómo debía hacerse y para qué [...]. Coge la guitarra y cántale al mar, Luis, que aquí no hay nada que hacer.

El 16 de octubre de 1997, el entonces presidente, Enrique Pérez Parrilla, le entregó a Luis Morales un pergamino honorífico y el Jameo de Oro, por los que se reconocía la labor que desarrolló durante treinta y ocho años. Antes de iniciarse el pleno ordinario de la Corporación correspondiente al mes de octubre, el presidente agradeció a Luis Morales su labor tanto en el Cabildo de Lanzarote como en el Ayuntamiento de Arrecife, contribuyendo a que Lanzarote “esté en el lugar que ocupa actualmente”. También dijo: “No tuvo César Manrique unas manos de ayuda tan valiosas como las de Luis Morales y por eso Lanzarote entero le agradece su labor”. Todos los

portavoces de los grupos políticos tuvieron palabras de gratitud y afecto. Finalmente, Luis Morales agradeció a los consejeros sus palabras y la confianza depositada, a la vez que daba las gracias a todo el personal “que ha trabajado conmigo pues sin él mi labor no hubiera sido posible”. Al día siguiente, tuvo lugar un emotivo homenaje en la Casa-Museo del Campesino, con asistencia del pleno del Cabildo junto a otras personalidades del mundo político, antiguos presidentes de la primera institución insular, familiares y compañeros de trabajo.

En septiembre de 1999, la labor desarrollada en el marco de la industria turística lanzaroteña obtuvo su reconocimiento en el ámbito regional con el nombramiento de los Importantes del Turismo de aquel año, recayendo la Medalla de Plata en Luis Morales, quien “fue estrecho colaborador de César Manrique en la ejecución de los Centros Turísticos”. El consejero de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias presidió la entrega de los premios Importantes del Turismo 1999, en el antiguo Parador de Turismo de Puerto del Rosario (Fuerteventura), refiriéndose a Luis Morales como “maestro de obras [que] ha sabido moldear el paisaje lanzaroteño imbuido en la sensibilidad del genial artista César Manrique”, de quien fue su “brazo ejecutor”.

Para el presidente de la Fundación César Manrique, José Juan Ramírez Marrero, “aquel equipo es irrepetible”, en referencia a su propio padre —Pepín Ramírez—, Antonio Álvarez, Manrique, Soto y Luis Morales:

En los casi veinticuatro años que llevo en la Fundación César Manrique, y unos años antes en la preparación, tuve la suerte de vivir aquello de cerca. Los escuchaba con ilusión, en sus bocas estaba siempre Lanzarote, pero de verdad, con visión de futuro. Y eso, lo digo con tremendo dolor, no lo he vuelto a ver después. Tenían una idea clara de la isla. Quizá el mundo ha

cambiado. Después de Nicolás de Páiz, las cosas nunca fueron igual. De aquellos cinco, a don Antonio y a Luis se les ha olvidado. En esta isla hay poco reconocimiento a los que han hecho mucho y dado mucho por ella.

José Ramírez Cerdá no puede ofrecer su testimonio sobre el encargado general que tuvo a su cargo en el Cabildo, a quien puso al frente de la obra pública insular, pero sí su hijo, José Juan Ramírez:

Al padre de Luis, mi padre lo ponía por las nubes: serio y honesto... Pero apostó por el hijo para el Cabildo. Mi padre tenía una profunda y absoluta confianza en Luis Morales. Se entendían perfectamente. Era una relación muy respetuosa por ambas partes, entre el presidente del Cabildo y el encargado general, aunque se admitían bromas, normalmente en torno a una afición común, la pesca. Mi padre sentía admiración por Luis y me consta que Luis por mi padre. Establecieron una relación entrañable y muy bonita. Lo que decía Luis, para mi padre iba a misa.

El hondo significado de la presencia de Luis Morales Padrón en la evolución de la isla en la segunda mitad del siglo XX, lo expresa el presidente de la Fundación César Manrique:

Luis es una persona tremendamente honesta, que dio absolutamente todo por el Cabildo y por sus trabajadores. Fue una de las piezas claves en el desarrollo de la isla. En el momento de llevar a cabo los proyectos e ideas, fue muy importante. Era muy trabajador y buen trabajador, y consiguió ahorrar mucho dinero que luego fue reinvertido en los Centros Turísticos. Creo que

Lanzarote no es consciente de lo que le debe a Luis Morales.

Durante años, Luis Morales Padrón no ha dejado de aportar su conocimiento a los estudiosos de la obra de César Manrique y de la creación de los Centros de Arte, Cultura y Turismo. En los años 2013, 2014 y 2015, participa activamente en tres documentales: *Taro. El eco de Manrique*, *Maestro de obra* (dedicado al propio Morales) y *Las manos*.

Luis es un hombre de mar metido tierra adentro, como se aprecia en sus muchas vertientes: música, carpintería de ribera, pesca, orillas y pulpos, Amigos de Portonao... Sus compañeros eran todos marineros. Y no escurre el bulto a la hora de hablar sobre el sentido de la vida:

Siempre hay algo... A mí no me importa seguir como estoy hasta los ciento cincuenta años, pero lo primero que tenemos que hacer es mentalizarnos de que esto es la ley de la vida, y que aquí no vamos a estar siempre; tarde o temprano nos vamos. Yo miro hacia atrás y faltan mis abuelos, faltan mis padres..., y así me ocurrirá a mí, pero el tiempo que estamos aquí hay que aprovecharlo. Yo todavía leo para aprender, porque me gusta. Me reúno con mis amigos, ensayamos, tocamos, actuamos... En casa no estoy quieto. El jardín es bastante grandito, hago de comer y lo voy pasando bien. Todavía me gusta estar por aquí si tienes buenos amigos... Ahora, sigo pendiente de que me cuenten un chiste para contarlo después, o de sacar rimas”.



Documentación

1. Bibliografía

- ÁLVAREZ, Raquel: *Grandes Viajeros de Lanzarote*, Tutor: Miguel Ángel Martín Rosa, Escuela Universitaria de Turismo de Lanzarote, ULPGC, 2004.
- REYES, Carlos: *Lanzarote, notas de viaje*, Folleto divulgativo, Centros de Arte, Cultura y Turismo, 2ª edición, Arrecife, 2008.
- BETANCORT, J. y otros: *Guía Oficial de los Centros de Arte, Cultura y Turismo*, EPEL-CACT, 2009.
- CÁCERES, Eduardo; BERGASA, Óscar; CABRAL, Antonio; GONZÁLEZ VIÉITEZ, Antonio; HERNÁNDEZ, Víctor: *Plan Insular de Ordenación de la Isla de Lanzarote*, Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros, Boletín nº 11, Las Palmas de Gran Canaria, 1971.
- CALERO, Pedro: *Evolución e impactos del desarrollo turístico en Lanzarote*, Centro de Datos del Cabildo de Lanzarote, 2005.
- DELGADO, Félix: *Gabriel Fernández Martín*, Fundación César Manrique, Colección Islas de memoria, Lanzarote, 2009.
- ESPINOSA, Agustín: *Lancelot 28º-7º [Guía integral de una isla atlántica]*, Madrid, 1929.
- FERRER, Mario: *Guillermo Topham, cronista oficial de Lanzarote*, Fundación César Manrique, Colección Islas de memoria, Lanzarote, 2009.
- GALANTE, Francisco: *Mirador del Río*, Fundación César Manrique, Lanzarote, 2000.
- GÓMEZ AGUILERA, Fernando: *César Manrique, en sus palabras*, Fundación César Manrique, Lanzarote, 1995.
- GÓMEZ AGUILERA, Fernando: “Entre el espejo y la crisálida. Naturaleza y creación en la pintura de César Manrique”, en el catálogo *César Manrique. Pintura 1958-1992*, IVAM, Valencia, 2005.
- GÓMEZ AGUILERA, Fernando: “La fábrica del artista moderno. César Manrique en el contexto del arte español (1950-1957)”, en el catálogo *César Manrique 1950-1957*, Fundación César Manrique, Lanzarote, 2006.

- GONZÁLEZ, Alejandro: “La cultura del agua en la isla de Lanzarote. Siglos XVI-XX”, *XII Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, volumen II, tomo III, Cabildo de Lanzarote, Lanzarote, 2008.
- GONZÁLEZ, Nicolás: “El origen del turismo en Canarias”, en *Canarii*, 2007.
- HORMIGA, Félix y PERDOMO, Mario Alberto: *José Ramírez y César Manrique. El Cabildo y Lanzarote, una isla como tema*, Cabildo de Lanzarote, 1995.
- HORMIGA, Félix: *Lanzarote antes de César*, Ediciones Idea, Tenerife, 1995.
- HORMIGA, Félix: *Jesús Soto, 1928-2003: la luz de la piedra*, Cabildo de Lanzarote, Lanzarote, 2011.
- HOZ, Agustín de la: *Lanzarote*, Edición patrocinada por el Cabildo de Lanzarote y otros, Lanzarote, 1962.
- HOZ, Agustín de la: *Cueva de los Verdes*, Edición patrocinada por el Ministerio de Información y Turismo y otros, Las Palmas de Gran Canaria, 1966.
- MADERUELO, Javier: *Jameos del Agua*, Fundación César Manrique, Lanzarote, 2006.
- MANRIQUE, César, [Edición, selección e introducción de Fernando Gómez Aguilera], *César Manrique. La palabra encendida*, Universidad de León, Colección Plástica & Palabra, León, 2005.
- MARRERO PORTUGUÉS, Juan, *César Manrique y Pepín Ramírez. Dos líderes canarios en su contexto histórico*, Fundación César Manrique, Lanzarote, 2016.
- MARTÍNEZ, Casto: *Motivos Turísticos de Lanzarote*, Gran Canaria, 1936.
- PERDOMO, Guillermo: *Lanzarote, Jardín de Cactus. Apuntes del jardinero*, Cabildo de Lanzarote, Lanzarote, 1999.
- PERDOMO, Mario Alberto: “El modelo de desarrollo turístico en la isla de Lanzarote: ¿Hacia una estética del turismo?”, *I Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Cabildo de Fuerteventura y Cabildo de Lanzarote, Puerto del Rosario, 1987.
- PERDOMO, Mario Alberto: *50 años. Sociedad Torrelavega*, Cabildo de Lanzarote, Arrecife, 1994.
- PERDOMO, Mario Alberto: *Regata Internacional de San Ginés. 50 Aniversario (1947-1997)*, Casino Club Náutico de Arrecife, 1997.

- RAMÍREZ DE LUCAS, Juan: *Jardín de Cactus*, Fundación César Manrique, Lanzarote, 2000.
- RUIZ, Fernando (coordinador de la edición): *Actas de constitución del Cabildo de Lanzarote*, Cabildo de Lanzarote, 1988.
- SANTANA, Lázaro: *Timanfaya*, Fundación César Manrique, Lanzarote, 1997.

2. Fuentes audiovisuales

- GARCÍA, Óscar y otros: *César Manrique: Su vida y obra*, 13 capítulos, Televisión, 1995.
- GÓMEZ AGUILERA, Fernando y otros: *Conversaciones con Luis Morales*, 4 capítulos, FCM, enero y febrero de 2011.
- MORALES, Miguel: *Taro. El eco de Manrique*, Documental, FCM, 2013.
- MORALES, Miguel: *Maestro de obra. Luis Morales Padrón: las otras manos de César Manrique*, Documental, FCM, 2014.
- MORALES, Miguel: *Las manos*, Documental, Cabildo de Lanzarote, 2015.
- SOTO, Jesús: *Síntesis de la historia de la creación de los Centros Turísticos*, Lanzarote TV, 1996-97.
- VV. AA.: “César Manrique”, *La mitad invisible*, TVE, 2010.

3. Fuentes documentales

- Biblioteca *Ego Sum*, Sociedad Democracia, Arrecife.
- Datos de Lanzarote. Centro de Datos del Cabildo de Lanzarote.
- Archivo de la Fundación César Manrique, Lanzarote.
- Jable. Archivo de prensa digital de la ULPGC, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- Memoria Digital de Lanzarote. Cabildo de Lanzarote.

4. Fuentes orales

- Luis Morales Padrón. Conversaciones con Mario Alberto Perdomo, 2014 y 2015.
- Antonio Lorenzo Martín, ex presidente del Cabildo de Lanzarote.
- Antonio Ramos Díaz, ex conservador de los Centros de Arte, Cultura y Turismo.

- Ceferino Franquiz Garcés, ex directivo de los Centros de Arte, Cultura y Turismo.
- Domingo Ortega Cabrera, ex interventor y depositario del Cabildo de Lanzarote.
- Enrique Pérez Parilla, ex presidente del Cabildo de Lanzarote.
- Esteban Armas Matallana, ex director de Obras del Cabildo de Lanzarote.
- Francisco Gómez Ruiz, ex presidente del Cabildo de Lanzarote.
- Ildefonso Aguilar de la Rúa, pintor, fotógrafo y músico.
- José Antonio Rocha Medina, ex consejero del Cabildo de Lanzarote.
- José Borges Cabrera, director de la Parranda Amigos de Portonao.
- José Juan Ramírez Marrero, presidente de la Fundación César Manrique.
- José Manuel Fiestas Coll, ex jefe de la Oficina Técnica del Cabildo de Lanzarote.
- José Onieva Martell, jefe de la Oficina Técnica del Cabildo de Lanzarote.
- Juan Marrero Portugués, ex concejal de Arrecife y ex director general de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria.
- Marcial Martín Bermúdez, ex director de los Centros de Arte, Cultura y Turismo.
- Santiago Torres de la Fe, director de la Agrupación Folclórica Coros y Danzas de Arrecife.





Agradecimientos

Ildefonso Aguilar, Alfredo Díaz, Fernando Gómez Aguilera,
Concha Marina Márquez Cruz, Félix Pintado Pico, Bisi Quevedo,
Víctor Manuel Robayna Mosegue, Fernando Ruiz, Gloria Valenciano Rijo



LUIS MORALES PADRÓN,
de **Mario Alberto Perdomo**,
que hace el número 5 de la colección
Islas de Memoria,
se terminó de imprimir el día 4 de abril de 2024, festividad de San Benito,
en los talleres de ROAL, en Madrid.

