

EL TRANSPORTE COLECTIVO REGULAR
DE VIAJEROS POR CARRETERA EN LA ISLA
DE LANZAROTE (1947-1996)

CARMELO CABALLERO JIMÉNEZ

0. INTRODUCCIÓN

El objetivo del siguiente trabajo se dirige a presentar una panorámica del transporte colectivo regular de viajeros en la isla de Lanzarote en el ámbito geográfico y en relación con las recientes tendencias económicas. Los datos ofrecen algunas limitaciones en cuanto a los horarios e itinerarios en algunos años, pero han permitido hacer secuencias evolutivas de la red para un período de 44 años consecutivos: 1947-1996. Las fuentes consultadas se irán explicitando y se han confeccionado algunos gráficos y tablas de datos que nos parecen imprescindibles para la valoración de las principales características de la red insular del transporte regular colectivo de viajeros. La tendencia de la oferta y la demanda se ha efectuado escogiendo los períodos más cercanos a nosotros en el tiempo.

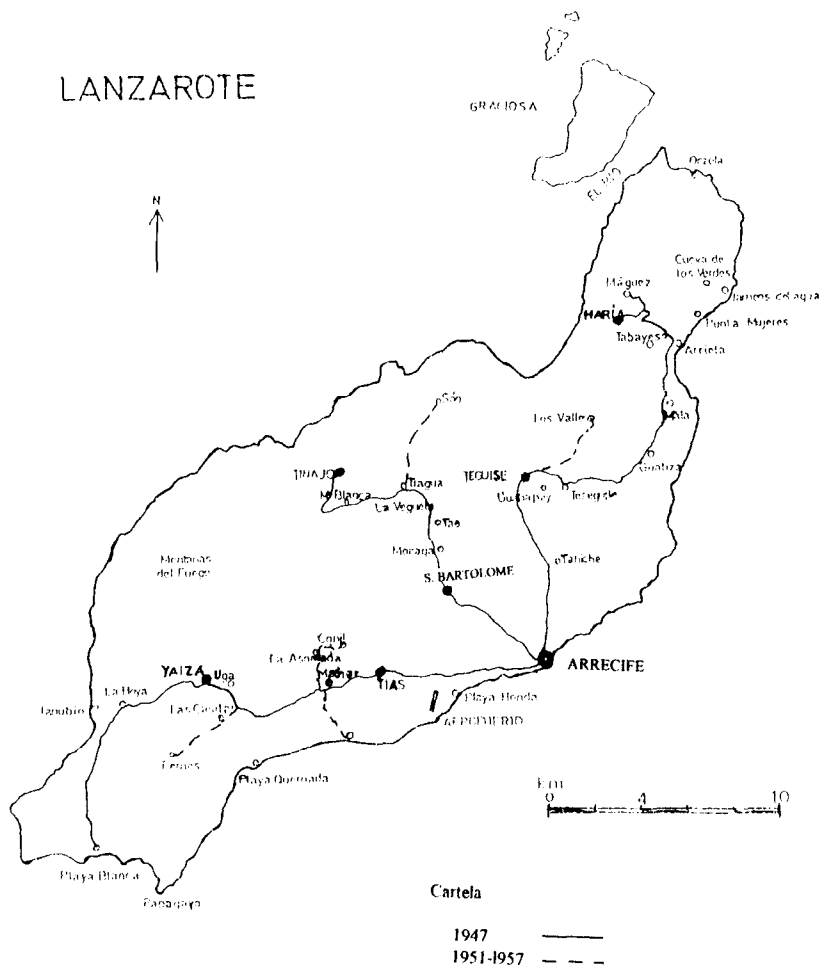
1. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE REGULAR COLECTIVO DE VIAJEROS EN LANZAROTE

La concesión alcanza el carácter definitivo el día 27 de noviembre de 1951, habiendo transcurrido un período previo en el cual el servicio autorizado tuvo la calificación de “tolerado”, inaugurándose inicialmente los desplazamientos públicos el día 24 de abril de 1947. La empresa concesionaria se denominaba “Gil Hernández Hermanos, S.R.C.” y la actividad se especifica: “de servicio público de transportes mecánicos por carretera” (Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carreteras).

La extensión territorial que ostentaba la entidad parte desde Arrecife a los Sectores Norte, Centro y Sur en la isla de Lanzarote. En la evolución de los itinerarios que podemos apreciar en el gráfico I del que par-

GRÁFICO I

EVOLUCIÓN DE LOS ITINERARIOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE VIAJEROS EN LA CONCESIÓN PARA LA ISLA DE LANZAROTE (1947-1957)



ten tres líneas básicas desde la capital insular hacia las direcciones antes indicadas. Y hacemos la estimación de prever que las hijuelas y desviaciones que se incorporaron posteriormente al año 1947 debieron ser las cuatro trazadas con rayas discontinuas:

- Hijueta a Los Valles.
- Hijueta a Sóo.
- Hijueta a Femés.
- Hijueta a La Tiñosa.
- Desviación a Conil por La Asomada y Vegas de Tegoyo.

Durante este período de estudio existen algunas peticiones de la empresa concesionaria por incorporar un nuevo servicio de “carácter mixto”. De una de las cuales exponemos el siguiente texto: “... *existe otro tráfico de carácter mixto que afluye regularmente a Arrecife, constituido por labradores, lecherías, vendedores de productos del campo que desde distintos puntos de la Isla acuden con sus productos para la venta de los mismos a domicilio y en el pequeño mercado de abasto de aquella ciudad, ...*”¹.

La transferencia a la nueva entidad denominada “Transportes Lanzarote, S.A.” se inicia en el año 1961 y se autoriza con fecha 24 de abril de 1963, manteniéndose el mismo ámbito de actuación espacial pero que ya incorpora en sus nuevos itinerarios nuevas líneas que llegan con destino a Arrecife desde el Norte, el Centro y el Sur insular:

- Desde Tinajo y Sóo por San Bartolomé.
- Desde Máguez y Haría por Teguisse.
- Desde Playa Blanca y Yaiza por Tías.
- Desde Arrieta a Arrecife por Guatiza.

Siendo las trece horas y cinco minutos del día 10 de noviembre de 1977 se inaugura el servicio de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera al Puerto del Carmen y al Hotel San Antonio como hijuela de la concesión V-51:G.C. -1. Estableciéndose 3 expediciones diarias de ida y vuelta en torno a esta pequeña franja litoral de 3.5 Km.

Luego acabará culminándose en los años noventa los sectores turísticos de la Isla, que son a los que se dirigen las mayores frecuencias y expediciones como consecuencia de su dinamismo económico.

Las razones que aparecen como justificación de los cambios y ampliaciones de los itinerarios ya a fines de los años setenta y principio de los ochenta las podemos apreciar en el siguiente texto:

“El presente proyecto tiene el doble objetivo de atender a las necesidades de transportes que se producen entre Arrecife y los princi-

1. Escrito petición entidad “Gil Hernández Hermanos, S.R.C.” de fecha 27 de septiembre de 1954 al Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera (Madrid).

pales centros de atracción turística de la isla de Lanzarote, motivada por la afluencia de turistas tanto nacionales como extranjeros, y por la actual desconexión con la capital de la Isla, de algunos núcleos de población hasta la fecha no atendidos”.

2. LA RED DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE VIAJEROS EN LANZAROTE

La infraestructura de carreteras para la isla de Lanzarote, al igual que en el caso de otras islas poco montañosas³, permite unos tiempos de desplazamientos más ventajosos que para aquellas islas cuya orografía dificulta el trazado de las vías y la posterior configuración de pendientes y rampas de acceso. Las carreteras que constituyen la red insular lanzaroteña se agrupan como carreteras de Interés Regional que con origen en la Capital se dirigen una al Norte hasta Órzola pasando por Tahíche, Guatiza y Punta Mujeres y otra hacia el Sur por Tías, Macher, Yaiza y Playa Blanca.

El resto de la red posee también en sentido longitudinal la sección que se inicia en Arrieta y pasando por Haría, Los Valles, Teguise, Cruce de Mozaga, Masdache y La Geria llega hasta Uga. Transversalmente está el ramal que une a Tinajo con Arrecife y el de Tahíche a Teguise. Completándose con otras carreteras de menor orden⁴. Constituyen todas ellas la malla que permite la incorporación de las unidades móviles de la actual flota de la concesión de la entidad “Arrecife Bus” desde el año 1994.

La red del transporte regular de viajeros en Lanzarote configura el espacio de forma radial a partir de Arrecife en las tres direcciones geográficas que la han configurado: Norte, Centro y Sur. El nodo de la capital de la Isla se ha mantenido predominante al concentrar los mayores servicios sanitarios y administrativos a lo largo de nuestra historia. Además este último también se ha reforzado con el posterior emplazamiento de las actividades turísticas.

La creación desde principios de los años ochenta de la hijuela al Hotel Las Salinas en la costa oriental de Teguise ha permitido por una par-

2. Memoria del Proyecto de solicitud de hijuelas en la concesión V-51:G.C. -1 para el recorrido desde Arrecife y Arrieta por San Bartolomé y Órzola fechada 31 día 30 de octubre de 1980. Archivo Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias. Las Palmas.

3. CABALLERO JIMÉNEZ, C. (1995): *El transporte Colectivo de Viajeros por Carretera en la isla de Fuerteventura (1984-1993)*. VII Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote. cfr. p. 174.

4. Plano de carreteras del Servicio de Carreteras de Las Palmas. Consejería de Obras Públicas, Viviendas y Aguas del Gobierno de Canarias, enero de 1994.

te la posterior creación de nuevas líneas de enlace con el Puerto del Carmen en un *feed back* dirigido a satisfacer la demanda turística, y por otra la necesidad de cubrir los numerosos puestos de trabajo que esta actividad genera al solicitarse mano de obra desde los demás núcleos poblacionales. La red presumiblemente permitirá un mayor desarrollo de la movilidad que desde los diversos extremos de la Isla se dirijan hacia el nodo capitalino y turístico oriental⁵.

2.1. *Las desigualdades espaciales*

La funcionalidad de la oferta del transporte colectivo regular la efectuamos a partir de la conectabilidad que se fija por la existencia de parada de guaguas dentro del núcleo de habitantes o entidad abordada⁶, proponiéndose para la actualidad que la referida parada no se aleje del viajero interesado más de un kilómetro de distancia. Otro criterio ha debido contar en nuestro caso con la posibilidad de efectuar un desplazamiento de ida y vuelta durante los horarios administrativos al uso: comprendido entre las 6,30 y 15 horas.

En el cuadro I se refleja la correspondiente funcionalidad espacial para la isla de Lanzarote en el año 1995. Para este año los datos tomados en el análisis de conectabilidad se toman sobre la población de hecho⁷ existente en cada municipio insular. En el mismo cuadro apreciamos que los mayores índices de acceso al transporte los detenta la capital con un 96.19 por ciento de su población, seguida de otras tres cabeceras municipales: Tías, Haría y Teguise. Los municipios menos conectados son: el de Tinajo seguido del de Yaiza con 63.48 y 78.10 por ciento respectivamente.

5. CONTRATO PROGRAMA de 31 de mayo de 1995 entre la Consejería de Pesca y Transporte del G1 de Canarias y la empresa "Arrecife Bus, S.L.", validez 1995-1998.

6. Nomenclátor de la Población y Viviendas. Instituto Nacional de Estadística, Madrid 1993.

7. Nomenclátor de la Población y Viviendas 1991 y horarios de la concesión v-51: G.C.-1 de las entidades "Gil Hernández, Hermanos, S.R.C.", y de "Transportes Lanzarote, S.A.".

CUADRO I

FUNCIONALIDAD DEL TRANSPORTE COLECTIVO REGULAR DE VIAJEROS EN LA ISLA DE LANZAROTE PARA EL AÑO 1995 (Porcentajes)

<i>Municipios</i>	<i>P. conectada</i>	<i>P. conectada funcionalmente</i>	<i>P. desconectada sobre total insular</i>
Arrecife	96,19	96,19	18,86
Haría	95,02	95,02	1,94
San Bartolomé	89,40	89,40	10,68
Teguise	92,05	92,05	16,15
Tías	95,64	95,64	14,92
Tinajo	63,48	63,48	20,77
Yaiza	78,10	78,10	16,68
Total	85,51	85,51	100,00

Fuente: *Nomenclátor de la Población de 1991 y Horarios de empresa "Arrecife Bus"*.
Elaboración propia.

La matriz siguiente aparece en el cuadro II y nos muestra otra característica de la red que pasamos a observar: la conectividad entre las siete cabeceras municipales de Lanzarote en varios años. Partimos de los primeros datos obtenidos para 1951, en los que ya se puede apreciar el mayor índice de la Capital y en un segundo escaño las restantes cabeceras municipales de la Isla, que completan dos a dos las tres direcciones que constituyen los radios principales hacia el Norte, Centro y Sur. En el año 1982 la conectividad sigue siendo predominante en el nodo de Arrecife capital, con un índice de 6 seguido con 5 San Bartolomé que se convirtió en un nodo secundario de nuevas bifurcaciones hacia el Norte y el Sur, lo que modifica su tendencia habitual como enlace predominante hacia el centro (Tinajo). Continuando con la matriz de conectividad en el cuadro II el índice siguiente lo ocupan Haría, Teguise y Tinajo, el índice más bajo Yaiza y Tías con sólo 2.

CUADRO II
MATRIZ DE CONECTIVIDAD DE LAS LÍNEAS
DE GUAGUAS DE LANZAROTE ENTRE CABECERAS
MUNICIPALES (1951-1995)

Conectividad 1951

<i>Cabeceras municipales</i>	<i>A</i>	<i>H</i>	<i>TE</i>	<i>TI</i>	<i>TN</i>	<i>SB</i>	<i>Y</i>
Arrecife	—	1	1	1	1	1	1
Haría	1	—	1	0	0	0	0
Teguisse	1	1	—	0	0	0	0
Tías	1	0	0	—	0	0	0
Tinajo	1	0	0	0	—	1	0
San Bartolomé	1	0	0	0	1	—	0
Yaiza	1	0	0	1	0	0	—
TOTAL	6	2	2	2	2	2	2

Conectividad 1982

<i>Cabeceras municipales</i>	<i>A</i>	<i>H</i>	<i>TE</i>	<i>TI</i>	<i>TN</i>	<i>SB</i>	<i>Y</i>
Arrecife	—	1	1	1	1	1	1
Haría	1	—	1	0	0	1	0
Teguisse	1	1	—	0	0	1	0
Tías	1	0	0	—	0	0	1
Tinajo	1	0	0	0	0	1	1
San Bartolomé	1	1	1	0	1	—	1
Yaiza	1	0	0	1	1	1	—
TOTAL	6	3	3	2	3	5	2

Conectividad 1995

<i>Cabeceras municipales</i>	<i>A</i>	<i>H</i>	<i>TE</i>	<i>TI</i>	<i>TN</i>	<i>SB</i>	<i>Y</i>
Arrecife	—	1	1	1	1	1	1
Haría	1	—	1	0	0	0	0
Teguisse	1	1	—	0	0	0	0
Tías	1	0	0	—	0	0	1
Tinajo	1	0	0	0	—	1	0
San Bartolomé	1	0	0	0	1	—	0
Yaiza	1	0	0	1	0	0	—
TOTAL	6	2	2	2	2	2	2

A=Arrecife; H=Haría; TE=Teguisse; TI=Tías; TN=Tinajo; SB=San Bartolomé; Y=Yaiza.

Fuente: Archivo de la Dirección General de Transportes de Las Palmas y horarios de Guaguas. Elaboración propia.

En 1993 se retorna al modelo clásico lanzaroteño con índice 6 para la Capital y para el resto de las seis cabeceras municipales el índice 2.

2.2. Matriz de frecuencias

La matriz de frecuencias directas entre las cabeceras municipales se insertan en el cuadro III para lo que hemos elegido dos años que se distancian temporalmente 44 años. Durante 1951 la mayor incidencia se aprecia en Arrecife con 24 frecuencias y la menor frecuencia en Yaiza y Tías con sólo 2. Con 12 se identifican a Tinajo y San Bartolomé, en posición intermedia Haría y Teguiise con 8.

CUADRO III
MATRIZ DE FRECUENCIAS DIRECTAS DEL TRANSPORTE
TERRESTRE REGULAR DE VIAJEROS EN LANZAROTE
ENTRE CABECERAS MUNICIPALES (1951-1995)

Frecuencias 1951							
<i>Cabeceras municipales</i>	<i>A</i>	<i>H</i>	<i>TE</i>	<i>TI</i>	<i>TN</i>	<i>SB</i>	<i>Y</i>
Arrecife	—	4	4	2	6	6	2
Haría	4	—	4	0	0	0	0
Teguiise	4	4	—	0	0	0	0
Tías	2	0	0	—	0	0	2
Tinajo	6	0	0	0	—	6	0
San Bartolomé	6	0	0	0	6	—	0
Yaiza	2	0	0	2	0	0	—
TOTAL	24	8	8	4	12	12	4
Frecuencias 1995							
<i>Cabeceras municipales</i>	<i>A</i>	<i>H</i>	<i>TE</i>	<i>TI</i>	<i>TN</i>	<i>SB</i>	<i>Y</i>
Arrecife	—	23	26	24	26	32	16
Haría	23	—	22	0	0	0	0
Teguiise	26	22	—	0	0	0	0
Tías	40	0	0	—	0	0	16
Tinajo	26	0	0	0	—	32	0
San Bartolomé	32	0	0	0	32	—	0
Yaiza	16	0	0	16	0	0	—
TOTAL	163	45	48	40	58	64	32

A=Arrecife; H=Haría; TE=Teguiise; TI=Tías; TN=Tinajo; SB=San Bartolomé; Y=Yaiza.

Fuente: *Archivo de la Dirección General de Transportes* de Las Palmas y horarios de Guaguas. Elaboración propia.

La siguiente matriz es del año 1995 y apreciamos que con el incremento de frecuencias en las respectivas cabeceras municipales se mantiene un cierto paralelismo en el orden ocupado por cada una de ellas. En primer lugar Arrecife con 163 frecuencias directas semanales; en segundo lugar San Bartolomé y Tinajo y en sentido descendente Teguiise, Haría y Tías. La última posición es para Yaiza con 32. Con el nuevo Contrato Programa⁸ iniciado en 1995 y prevista su duración hasta 1998, podemos apreciar el salto en el número de frecuencias en relación con los sectores insulares y el número de expediciones previstas:

PERÍODO 1995-1998

SECTOR SUR	127 Expediciones en días laborales	66.85 %
SECTOR NORTE	31 Expediciones en días laborales	16.31 %
SECTOR CENTRO	32 Expediciones días laborales	16.84 %

3. LAS CARACTERÍSTICAS DE LA OFERTA (1951-1996)

Las unidades móviles que se incorporan a la primera concesión definitiva adjudicada en 1951 se componía de 7 vehículos con una capacidad total para viajeros sentados de 200. La octava unidad prevista⁹ en la concesión se incorpora unos años más tarde por la Jefatura de Obras Públicas en Las Palmas (Leyland G.C. 9900 de 34 CV y 36 plazas). Para los años posteriores obtenemos los siguientes datos¹⁰:

VEHÍCULOS Y VIAJEROS DE 1969 A 1995

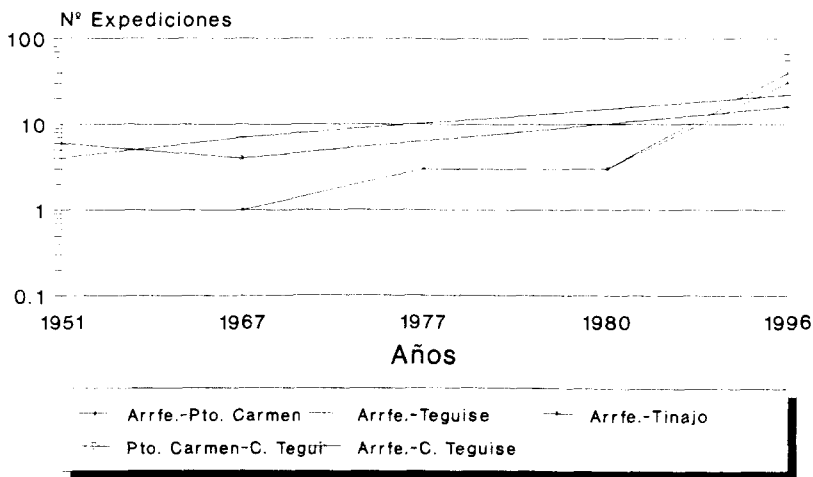
<i>Años</i>	<i>Nº vehículos</i>	<i>Viajeros/sentados</i>	<i>Viajeros de pie</i>
1969	24		
1975	24	1.238	
1980	28		56
1995	28	1.226	

8. Datos obtenidos del Cuadro III del CONTRATO PROGRAMA op. cit. 1995-1998, Explotación Transporte Regular "Arrecife Bus".

9. Autorización Inspector Jefe (17 de mayo de 1957) e Ingeniero Jefe (11 de septiembre de 1957) para la 8ª unidad móvil pendiente de incorporar a la flota existente. - Boletín Oficial del Estado nº 10 de fecha 10 de enero de 1952, página 152.

10. Varios legajos del Archivo de la Dirección General de Transportes Terrestres de Las Palmas, Gobierno de Canarias.

GRÁFICO II EVOLUCIÓN DE LAS EXPEDICIONES DE GUAGUAS EN LANZAROTE (1951-1996)



FUENTE: Dirección General de Transportes
Gobierno de Canarias. Elaboración propia

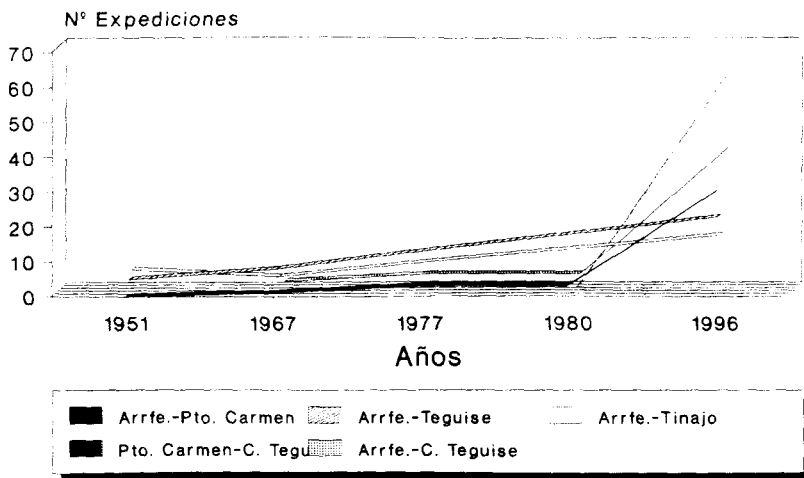
En el gráfico II pasamos a describir y observar la evolución de las expediciones de las guaguas desde la mitad del siglo XX en algunas líneas de la concesión V-51:G.C. 1. El análisis lo realizamos desde una perspectiva logarítmica con el objeto de apreciar las diversas fases evolutivas para los años seleccionados:

a) En el período de los años ochenta se inician las expediciones al Hotel Las Salinas en Costa Tegui. La línea de Arrecife capital que conectaba con la entidad poblacional de La Tiñosa¹¹ comienza lentamente en 1951 con menos de una expedición por día laboral, en 1967 alcanza una expedición por día laboral, en 1977 se elevan a tres diarias por inaugurarse la hijuela desde el Puerto del Carmen al Hotel San Antonio, que se mantiene hasta 11 expediciones para el año 1980. Desde este comienza un rápido ascenso que en alcanza en 1996 la cifra de 60.

11. Boletín Oficial del Estado nº 10, de 10 de enero de 1952, páginas 151 y 152.

GRÁFICO III

EVOLUCIÓN DE LAS EXPEDICIONES DE GUAGUAS EN LANZAROTE (1951-1996)



FUENTE: Dirección General de Transportes
Gobierno de Canarias. Elaboración propia

b) La línea Arrecife a Tegui se que llegaba a Haría y Máguez en 1951 partía con 3 expediciones cada día laboral, llegando a 7 en 1967, y alcanzando para el Contrato Programa la cifra de 22.

c) La tercera línea seleccionada va al sector Centro de la Isla y su itinerario sale desde la Capital y termina en Tinajo.

Comienza en 1951 con 6 expediciones por día, baja a sólo 4 en el año 1967, se incrementa con otra nueva ronda por San Bartolomé y en 1996 llega a 16.

d) La línea de Arrecife a Costa Tegui se inaugura en 1980¹² con 11 expediciones hasta el Hotel Las Salinas, en 1996 llega a 13 expediciones en día laborales y a un total semanal de 39 expediciones, lo que es significativo en cuanto al crecimiento que se aprecia respecto a las otras

12. Acta de inauguración del servicio provisional de la línea entre Arrecife y el Hotel las Salinas: 12 horas de la mañana del día 22 de julio de 1980 (inauguración del servicio definitivo el día 30 de julio de 1981).

líneas comentadas, de más reciente creación y alcanzando 30 expediciones directas semanales a Tegui se en 1996.

e) La última línea de esta serie es la del Puerto del Carmen a Costa Tegui se de rápido crecimiento llega a 60 expediciones.

En el gráfico III se representa la evolución a través de una visión global de los cambios por años de las 5 líneas anteriormente citadas. En el mismo se aprecia el lento descenso del número de expediciones de las guaguas de las líneas con dirección a Tinajo y Tegui se, de carácter tradicional desde el punto de vista de las actividades económicas insulares, desde 1951 hasta 1967 en el que comienza un ascenso ininterrumpido hasta nuestros días pero sin pasar en número de 22 expediciones.

Las tres líneas restantes (Arrecife -Puerto del Carmen-Arrecife -Costa Tegui se y Puerto del Carmen-Costa Tegui se) comienzan con un lento ascenso hasta los años ochenta y es a partir de ese momento cuando de forma acelerada incrementan el número de expediciones ante el desarrollo de la actividad turística que se localiza más preferentemente en esta franja espacial, alcanzándose los mayores índices (30, 40 ó 60).

4. LA DEMANDA DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN LANZAROTE

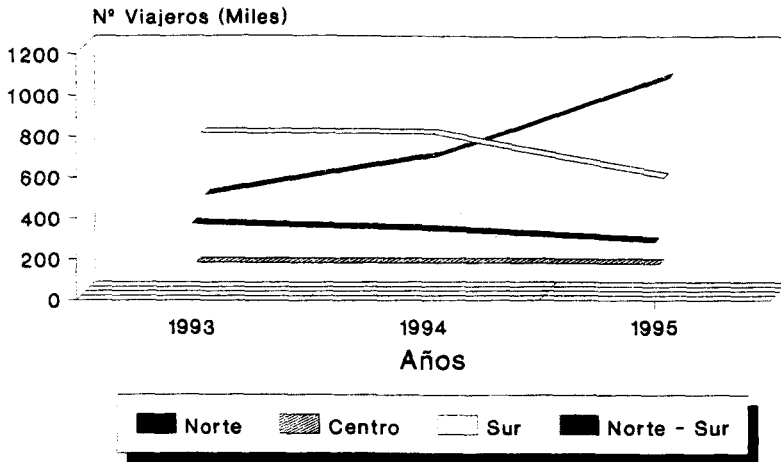
El análisis de este apartado lo efectuamos a partir del número de viajeros transportados en el período comprendido entre los años 1993 y 1995. En relación directa con los niveles socioeconómicos de la población el tipo de demanda suele caracterizarse desde los grupos de población con menores rentas, con bajos salarios, estudiantes, jubilados, etc. Otro factor que debemos tener en cuenta dentro de la demanda es la mejora de la accesibilidad de la red viaria y el crecimiento de las viviendas en los espacios residenciales en las áreas periféricas, con mayor calidad de vida y necesidades de transporte inducidas¹³.

Los viajeros transportados por año se han agrupado en líneas que se dirigen a los sectores Centro, Norte y Sur de la Isla, añadiéndose un nuevo sector más dinámico que enlaza el Norte y Sur por su especial carácter turístico. Los datos globales están recogidos en el gráfico IV que comentamos a continuación:

a) El sector Norte comienza en el año 1993 con 376.000 viajeros transportados, baja a 340.000 en 1994 y luego hasta 285.000 en 1995.

13. HERNÁNDEZ LUIS, J.A. (1993): *Medios de transporte y movilidad de la población canaria en 1991*. Nuevos Procesos Territoriales, XIII Congreso Nacional de Geografía, Sevilla 1 de octubre.

GRÁFICO IV
VIAJEROS TRANSPORTADOS POR AÑOS HACIA
EL NORTE, CENTRO Y SUR DE LANZAROTE
DESDE ARRECIFE (1993-1995)



FUENTE: Dirección General de Transportes
 Gobierno de Canarias. Elaboración propia

b) El sector Centro de 160.000 viajeros en 1993, desciende ligeramente en el año siguiente y se mantiene en los 157.000 en 1995.

c) El sector Sur inicia el período con 770.000 viajeros, obtiene un ligero descenso en el año siguiente y baja a 550.000 finalmente.

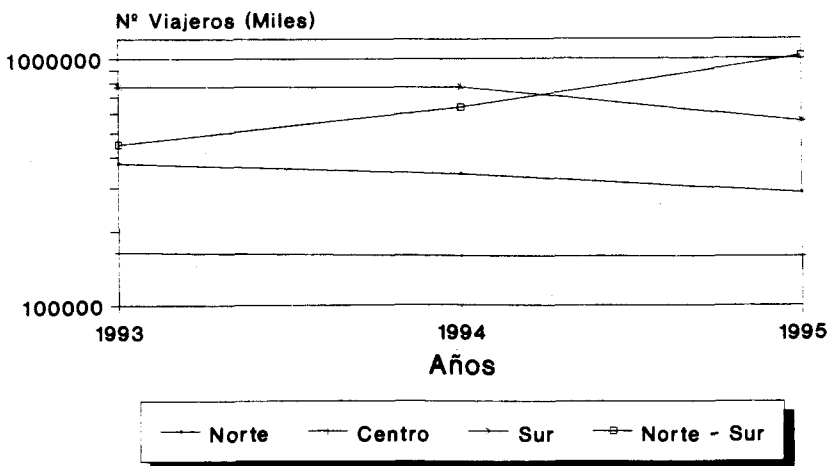
d) El sector Norte-Sur compensa al anterior al asumir 449.000 viajeros en el primer año, subir a 630.000 en 1994 y sobrepasar el millón de viajeros en el 95.

En el gráfico V nos permite comprobar la tendencia evolutiva de la demanda ofrecida y cubierta para cada uno de los cuatro sectores indicados. Los desequilibrios territoriales entre las ofertas y demandas del transporte de viajeros se pueden compensar por un aumento de los niveles de motorización de las zonas rurales -fenómeno ya conocido anteriormente en Europa¹⁴.

14. GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1988): "Crisis y perspectiva de futuro en el transporte colectivo del medio rural". Estudios Geográficos nº 193.

- CLOUT, H.D. (1976): *Geografía Rural*, Editorial Oikos-Tau. Berna.

GRÁFICO V
VIAJEROS TRANSPORTADOS HACIA
EL NORTE, CENTRO Y SUR DE LANZAROTE
DESDE ARRECIFE (1993-1995)



FUENTE: Dirección General de Transportes
 Gobierno de Canarias. Elaboración propia

Para las cuatro direcciones espaciales tratadas este nuevo gráfico nos da otra panorámica individualizada de cada una de ellas y también una cierta estratificación que partiendo de la dirección Centro (por Tinajo) nos ofrece las menores cifras y oscilaciones. En el segundo nivel se encuentra la dirección Norte (por Tegui) que presenta una clara inflexión a partir de 1994. El tercer estrato es la dirección Sur (hacia Yaiza) con una caída clara en los dos últimos años.

Por último la dirección Sur-Norte que arranca a mayores índices que el Centro y Norte pero inferior a la dirección Sur, y que presenta un aumento significativo y continuado desde 1993 sobrepasando en el segundo año a la dirección Sur (anterior hegemónica), distanciándose finalmente de los 3 ramales tradicionales a los índices más elevados.

5. CONCLUSIONES

El transporte colectivo regular por carretera en la isla de Lanzarote ha ido evolucionando a partir de un esquema básico espacial con clara

tendencia radial que parte del nodo capitalino hacia los tres sectores geográficos. Playa Blanca en el Sur, Máguez y Haría en el Norte y Tinajo en el Centro han sido los nodos secundarios de carácter tradicional que se han visto reemplazados cada vez más por el sector turístico con enlace directo con Arrecife capital que se localiza en la costa centro-oriental. Este cambio del desarrollo socioeconómico se detecta desde fines de la década de los setenta y principios de los ochenta, aparece claramente consolidado en nuestros días con las 17 líneas expedicionarias existentes.

El efecto de atracción de la Capital insular se puede apreciar en los niveles de conectividad a lo largo de los 44 años analizados. Las características geomorfológicas lanzaroteñas y su red de infraestructuras de carreteras han permitido que este modelo espacial de desplazamiento no haya tenido excesivas transformaciones a pesar de recorrer temporalmente un amplio período del desarrollo económico.

La estructuración de la red y su organización se puede ver favorecida, al igual que en el caso de la isla de Fuerteventura, al existir una sola empresa concesionaria, lo que permite que se pueda abordar convenios específicos y subvenciones de cara a la mejora del servicio, como es el caso del reciente Contrato Programa.

El análisis evolutivo de la oferta y la demanda refleja que los índices más altos de las frecuencias e itinerarios se han ido dirigiendo hacia una mayor concentración espacial próxima a la actividad económico-turística.